SKRZYDLATA POLSKA

NR 51 (858) ● 17. XII. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ

Dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski dokonuje aktu promocji absolwentów Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie. Artykuł o promocji — patrz strony 4 i 5. Foto: WAF — W. Zawadzki

KIEDY PRZYJECHAĆ NA FALĘ?

TO pytanie nurtuje wszystkich pilotów szybowcowych, którym brak „złotego" czy też „diamentowego" przewyższenia. Jedni z nich siedzą miesiącami w ośrodkach falowych — Jeżowie czy Nowym Targu i... odjeżdżają z niczym. Inni prosto z rannego pociągu podążają w nerwowym tempie na start, by wieczorem wracać z upragnioną barogramką, na której „czarno na białym" jest udokumentowane, że dzięki fali osiągnęli swoje złote czy też diamentowe przewyższenia. Długo będą pamiętać tę piękną lotniczą przygodę.

Lot nad chmurami — nietypowy dla normalnego latania szybowcowego. Skłębione zwały chmur rotorowych, wylizane piętra soczewek. Turbulentny lot na holu, wykonany „z duszą na ramieniu" i spokojne falowe wznoszenie wynoszące szybowiec do progu stratosfery. I te chwile niepewności, czy barograf — jedyny wiarygodny świadek lotu — zapisał czy też nie. Co roku instruktorzy są zamęczani przez kandydatów na złote i diamentowe przewyższenia pytaniem: „kiedy będzie fala?".

Trudno tu być prorokiem. Zapowiedzi meteorologów z Wicherkiem na czele też nie zawsze wychodzą, o czym przekonało się wielu pilotów. Ale trzeba przyznać, że były też prognozy sprawdzające się co do joty i piloci, którzy podbudowani przez meteorologów „że musi być fala" przyjeżdżali z różnych stron Polski — wracali z wysokościowymi diamentami. Szczególnie trafnie przewidywali występowanie fali wojskowi meteorolodzy z Warszawy.

Jak wiadomo, ażeby powstała fala musi wiać halny. Jak często w ciągu roku wieje halny? W jakich miesiącach? Kiedy występuje fala? Halny na ziemiach polskich jest z reguły wiatrem południowym, ponieważ kraj nasz posiada tylko północne stoki większych gór, które dla wiatru południowego są stokami zawietrznymi. W dwóch czołowych ośrodkach falowych — Jeżowie i Nowym Targu — uzyskuje się w lotach szybowcowych największe wysokości przy wiatrach południowych. Z tym, że Jeżów ma najlepsze wyniki przy kierunku południowo-zachodnim, a Nowy Targ przy wiatrach południowo-wschodnich. Przeprowadzone w 1967 r. przez instruktora Wiesława Dziedzio z Jeleniej Góry próby przelotu docelowo-powrotnego wzdłuż fali rokują nadzieje, że również diamentowe przeloty nawet rzędu 500 km będzie można wykonywać w lotach falowych.

Halny występuje przy różnych sytuacjach barycznych. Ogólnie można powiedzieć (choć nie jest to reguła), że halny poprzedza nadejście frontu chłodnego lub okluzji, stąd po halnym następuje pogorszenie pogody. Potocznie piloci rozróżniają falę frontową, charakteryzującą się dużym zachmurzeniem oraz falę wyżową (halny suchy), przy której zachmurzenie jest bardzo małe. W roku 1960 wykonaliśmy nad Karkonoszami loty na wysokość 7 000 m, nie stwierdzając kompletnie żadnego zachmurzenia, tak po jednej jak i drugiej stronie Karkonoszy. W przeciągu 8 lat wykonałem w Jeżowie wiele lotów falowych na szybowcach i samolotach i mogę stwierdzić, iż każda fala była inna, inne były symptomy zachmurzenia, inne sytuacje baryczne. Jeżeli stacja meteo na Śnieżce podaje nam, że wieje wiatr z kierunku 200—220° o sile 12 m/s, to wiadomo, że fala jest i można uzyskać przewyższenie 3 000 m. Jeśli siła wiatru wzrośnie do 18 m/s, to będą przewyższenia rzędu 5 000 m. A jeśli wiatr się skręci na 240°, to żeby uzyskać przewyższenie 5 000 m, jego siła musi wynosić 25—30 m/s. Mała zmiana kierunku wiatru, a duża zmiana zasięgu fali.

Prowadzona od ponad 12 lat statystyka dla karkonoskiej fali daje pewien, choć niepełny, obraz występowania fali, w których miesiącach i jak często. Od 7 lat można przyjąć, że wyniki są pełne. To znaczy, gdy występowała fala — startowano. W statystyce ujęliśmy ile jest dni falowych w danym miesiącu, biorąc za wskaźnik fakt, iż w tym dniu uzyskano co najmniej 3 000 m przewyższenia. Oczywiście były również dni, w których latano na fali nie uzyskując jednak 3 000 m przewyższenia.

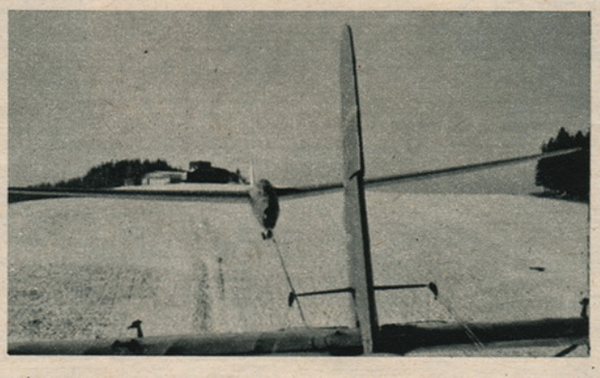
Dni te nie są uwzględnione w statystyce.

Ze statystyki wynika, że w Karkonoszach fala najczęściej występuje w okresie jesienno-zimowym, rzadziej wiosną, a tylko w sporadycznych przypadkach latem. Z zestawienia tego wynika, że również dla fali bywają lata „tłuste" i „chude". Oczywiście z lat ubogich w halny cieszą się narciarze, turyści, służba leśna, a z lat tłustych w halny szybownicy. Więc kiedy przyjechać na falę?

Decydujcie sami!

STEFAN RÓŻYCKI

Na zdjęciach — wyżej: Tego widoku z jeżowskiego ośrodka można życzyć zainteresowanym diamentowymi lotami. Niżej: Zimowy start na falę. Foto: T. Kaczmarek



ZESTAWIENIE DNI FALOWYCH W MIESIĄCU (lata 1956—1967)
(dla ośrodka falowego Jeżów)

Miesiące \ Lata	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	Razem w m-cu
styczeń	nie latano					4	3	—	—	2	—	—	9
luty		5	3	—	—	4	—	—	—	—	1	4	17
marzec		2	1	4	2	1	—	—	—	2	—	2	14
kwiecień		1	1	1	—	2	4	4	2	1	—	1	17
maj		—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
czerwiec		3	—	1	1	—	—	—	2	—	—	1	8
lipiec	2	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	5
sierpień	—	4	2	—	—	—	1	2	—	—	—	—	9
wrzesień	1	3	—	—	—	—	2	1	—	3	1	2	13
październik	1	—	—	7	2	5	—	3	3	1	2	3	27
listopad	—	2	—	3	4	3	6	4	—	6	6	3	37
grudzień	2	—	3	2	4	3	3	3	4	4	2	4	34
Razem w roku	6	20	13	19	12	22	19	15	10	18	12	21	—

Z OBRAD PREZYDIUM ZG APRL

W Warszawie obradowało 30 listopada br. Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Na posiedzeniu rozpatrzono i przyjęto sprawozdanie finansowe stowarzyszenia za 3 kwartały 1967 r., wyrażając m. in. zaniepokojenie stanem opłat składek członkowskich (tylko 66 procent). W toku obrad rozpatrzono plan imprez lotniczych na 1968 r., zmiany zasad żywienia w APRL, wytyczne działania Aeroklubu PRL w 1968 r. oraz wnioski komisji specjalistycznych.

Prezydium ZG APRL nadało odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego **Zbigniewowi Szałaśnemu** oraz przyznało odznaki i tytuły Mistrza Sportu w szybownictwie i spadochroniarstwie. Otrzymali je: **Lech Jeske** (Warszawa), **Grzegorz Miliński** (Łódź), **Janusz Wadlewski** (Krosno), **Jan Jagodzik** (Białystok), **Andrzej Woźniak** (Inowrocław), **Antoni Wróbel** (Szczecin) i **Zbigniew Żółkoś** (Bydgoszcz). Poza tym, Prezydium mianowało **Józefa Dankowskiego** komendantem Centrum Szybowcowego APRL w Lesznie.

18 grudnia br. obradować będzie w Warszawie plenum Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. (y)

Zbigniew Szałaśny otrzymał odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego

Dnia 6 grudnia br. delegacja, w skład której wchodzili przedstawiciele ZG Aeroklubu PRL, Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych oraz Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL, odwiedziła w szpitalu warszawskim starszego rzeczoznawcę spadochronowego IKCSP Zbigniewa Szałaśnego z Bielska-Białej. Podczas odwiedzin przedstawiciel ZG Aeroklubu PRL wręczył przyznaną mu ostatnio odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. (m)

LOTY NA FALI W KATOWICACH

W dniu 5.XI.1967 r. wykonywaliśmy loty według zadania ósmego oraz KTP w lotach bez widoczności. Warunki atmosferyczne wróżyły w tym dniu powstawanie zafalowań — silny wiatr z kierunku S i kierunków SS-W. Stwierdziliśmy silną turbulencję do około 600 m, a później idealnie spokojne warunki. O godzinie 13 prędkość wiatrów górnych wzmogła się oraz nastąpiło bardzo wyraźne występowanie zafalowań zaznaczonych chmurkami AC lent, układających się równolegle do oddalonego o 50 km od Katowic pasm Beskidu Śląskiego.

Po starcie i uzyskaniu wysokości 900 m pilot holujący próbował dotrzeć do pierwszej widocznej chmury w rejonie Mikołowa, ale bardzo silny wiatr i duszenie w granicach 2 m/s zmieniły jego zamiar. Odczepienie szybowca nastąpiło w rejonie Piotrowic Śl. na wysokości 800 m. Po odczepieniu momentalnie ustawiliśmy „Bociana" pod wiatr i przy szybkości 90 km/h mieliśmy prędkości zero względem ziemi przy równoczesnym wznoszeniu 1,5 m/s. Przy tych warunkach osiągnęliśmy 1 800 m wysokości. Widzialność w tym dniu była nadzwyczajna. Z tej wysokości przepięknie widać było Tatry z potężną soczewką stojącą nad nimi. Tuż przed nami wydały się być Babia Góra i Pilsko.

Na wysokości około 4 000 m stały kolejno trzy równoległe chmury typu AC lent o długości kilkunastu kilometrów, z pięknie oświetlonymi przez zachodzące słońce brzegami. Umiejscowione one były: pierwsza w rejonie Mikołowa — Łazisk, druga rejon Żor — Goczałkowic i trzecia — rejon Bielska. Niestety, nawet z tej wysokości nie było możliwości osiągnięcia pierwszej z nich.

W latach 1957—1960 w Katowicach z inicjatywy instr. Zygmunta Zająca wykonywaliśmy loty próbne na falę Bielska; w taki sposób uzyskali swoje przewyższenia do złotej odznaki koledzy Marliński i Hajnisz, którzy relacjonując swoje loty mówili, że jeszcze na wysokości 4 500 m mieli 1 m/s wznoszenia. Starty z naszego lotniska odbywały się w spokojnych warunkach atmosferycznych (wiatr o sile umiarkowanej). Sądzę, że możliwości naszej fali bielskiej nie są wykorzystane i dostatecznie zbadane, szczególnie gdy chodzi o Aeroklub Śląski, Gliwicki i Rybnicki. U nas na przykład jest pięciu pilotów, którym do złotej odznaki brakuje przewyższenia, niestety ze względu na brak resursu samolotowego nie możemy sobie pozwolić na holowanie szybowców do rejonu Bielska.

Sądzę, że piloci mniej doświadczeni mogliby również uzyskiwać warunki do srebrnej odznaki. Możliwość uzyskania warunku 5-godzinnego oraz przelotu 50 km z tylnym wiatrem np. do Częstochowy nie natrafiłaby na najmniejsze trudności (górą wiatr około 100 km/h). Myślę też, że przy pewnej bardziej planowej gospodarce resursem samolotowym w nadchodzącym roku będziemy mogli poświęcić część przyznanego resursu na szczegółowe zbadanie i wykorzystanie tych ciekawych dla naszego rejonu warunków atmosferycznych.

JAN SZADE
Katowice

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **Wytwórnię** Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku odwiedził członek Biura Politycznego KC PZPR, przewodniczący CRZZ Ignacy Loga-Sowiński, który spotkał się z kierownictwem partyjnym, administracyjnym i związkowym wytwórni.

*

● **Szkoła** Podstawowa nr 60 we Wrocławiu (druga „Tysiąclatka" w tym mieście), przy ul. Świętokrzyskiej 45, otrzymała imię radzieckiego kosmonauty Włodzimierza Komarowa. Szkoła upamiętniła w ten sposób 50 rocznicę Wielkiego Października oraz 10-lecie swego istnienia.

*

● **Wytwórnia** Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu została odznaczona Złotą Odznaką Honorową TPPR — za zasługi w krzewieniu przyjaźni i braterstwa między narodami Polski i Związku Radzieckiego.

*

● **Lotnicy** 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" gościli u siebie charge d'affair Demokratycznej Republiki Wietnamu w Polsce, Vu Bach Maiem. W obszernej informacji przedstawił on kadrze i żołnierzom jednostki życie i pracę narodu wietnamskiego oraz jego walkę z amerykańskim agresorem.

*

● **Telewizja** Polska nadała w swym niedzielnym programie (19 listopada) reportaż filmowy z cyklu „Ludzie i zdarzenia" poświęcony 22-letniemu rolnikowi z Kwietniewa (woj. olsztyńskie), Janowi Ochalikowi, o którym już głośno w całej Polsce z racji budowanego przez niego mięśniolotu. Reportaż był jednak słaby i wcale nam się nie podobał. Natomiast podobał nam się artykuł Jerzego Pieśniewskiego, zamieszczony w „Przeglądzie Technicznym" (nr 47/1967) pt. „Nie dla 5 000 funtów", traktujący o sprawie Ochalika rzeczowo i fachowo. W zakończeniu swego artykułu Pieśniewski pisze m. in. „Ma dopiero 22 lata. Jeszcze nie jest za późno ani na naukę, ani na zmianę zawodu. Sam tego jednak nie dokona. Kto mu przyjdzie z pomocą? Może NOT lub Aeroklub PRL?"

*

● **Na widowni** krajowej pojawiła się jeszcze jedna konstrukcja amatorska. Stanisław Sobkow, pracownik WSK w Warszawie na Okęciu, zbudował śmigłowiec, którego nazwał „Świerszczem". Jego napęd stanowi silnik Praga-D o mocy 75 KM; ma on dwa przeciwbieżne współosiowe wirniki. Długość maszyny — 4,40 m; wysokość — 2,80 m; ciężar własny — 250 kG. Prób w locie dotychczas nie było. W budowę tego śmigłowca, która trwała bez mała 8 lat, Sobkow włożył ponad 100 tysięcy zł.

*

● **W Muzeum** Techniki NOT w Warszawie odbył się 23 listopada br. odczyt mgra inż. Andrzeja Marksa na temat perspektyw zagospodarowania Księżyca i osiągnięć ZSRR w zakresie opanowania Kosmosu.

*

● **Piloci** szybowcowi Aeroklubu Bydgoskiego współzawodniczyli w tegorocznym sezonie lotniczym o puchar przechodni, ufundowany przez Zarząd Miejski ZMS. W ogólnej punktacji najlepszym okazał się mistrz świata Jan Wróblewski, który też zdobył puchar za 1967 rok.

*

● **Organ** Komitetu Zakładowego PZPR Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu „Głos Załogi" ukazał się po raz 500. W swej niemal szesnastoletniej historii gazeta towarzyszy codziennemu trudowi załogi WSK, stała się gorącym sprzymierzeńcem wszystkich jej poczynań i zyskała prawo obywatelstwa w środowisku robotniczego Mielca.

POLSKA Z LOTU PTAKA

KATOWICE. Słynne już w Polsce rondo w centrum nowego śródmieścia Katowic z nowatorsko rozwiązanymi konstrukcyjnie podziemnymi przejściami dla pieszych. Widoczne nowe, piękne gmachy i pawilony usługowe. **Foto: B. Koszewski**

ECHA LOTNISKA

NIE MA POWODU DO NIEPOKOJU

„...Czy nie uważa pan — pisze do mnie w liście grupa licealistów, entuzjastów sportów lotniczych z Warszawy — że ten rok był słaby i mało efektowny w działalności naszego lotnictwa sportowego? Niepokoi nas szczególnie pozycja szybownictwa, które ma przecież przed sobą w roku przyszłym mistrzostwa świata w Lesznie?..."

Nie, moi mili — nie uważam! Rok dla naszego lotnictwa sportowego nie był słaby, chociaż nie obfitował może w zbyt wiele błyskotliwych wyników czy wyczynów. Nie podzielam również Waszych obaw co do szybownictwa. W ogóle — skąd ten niepokój?

Rozumiem, że nie uwierzycie mi na słowo. Wpadłem więc do APRL-u i zasięgnąłem tzw. języka. Wyciągnęli mi tam zaraz szereg arkuszy sprawozdawczych z mnóstwem danych z tegorocznego sezonu lotnego (chociaż rok kalendarzowy jeszcze się nie skończył), z których niedwuznacznie wynika, że rok 1967 był dobry. Ba, na wielu odcinkach znacznie lepszy niż lata poprzednie.

W szybownictwie, które budzi Wasz niepokój, przekroczono znacznie wyniki 1966 r. Na przykład w zakresie szkolenia na holu: ilość pilotów, która zdobyła te uprawnienia, wzrosła w porównaniu z rokiem ubiegłym **dwukrotnie.** W samych tylko Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej" o Memoriał R. Bitnera zdobyto ogółem ponad **4 miliony kilometrów,** co w porównaniu z 1966 r. oznacza wzrost dwukrotny. O przeszło **60 procent** wzrosła również ilość srebrnych odznak szybowcowych: 113 — w 1966 r., a 180 w 1967 r. (dane do 1 grudnia br.). Zdobyto 60 odznak złotych (51 w 1966) i 18 diamentowych (17 w 1966). Pod względem ilości posiadanych odznak diamentowych polscy piloci nie tylko utrzymali swój dotychczasowy prymat w świecie, ale znacznie zwiększył się dystans dzielący ich dotychczas od pilotów francuskich. Według niepełnych danych z ostatniego okresu, Polacy posiadają 162 odznaki diamentowe na ogólną ilość 560 zarejestrowanych przez FAI.

Szczególnie znamienna dla tegorocznego latania szybowcowego jest ilość przelecianych kilometrów, która w porównaniu z 1966 r. wzrosła prawie dwukrotnie. Co najbardziej charakterystyczne: tylko po trasach zamkniętych przeleciano ok. 370 tysięcy km, to jest o ok. 10 tysięcy km więcej **niż w ogóle w całym roku ubiegłym** (360 tysięcy km). Tegoroczny bilans kilometrowy szybowników jest pod każdym względem rekordowy i zamyka się liczbą ok. **620 tysięcy przelecianych km,** czego nie zanotowano dotychczas w żadnym innym roku.

Biorąc przy tym pod uwagę, że ogólny tegoroczny nalot szybowcowy (ok. **46 tysięcy godzin**) odpowiada mniej więcej ilości zeszłorocznej, wypada stwierdzić i szczególnie podkreślić, że w aeroklubach wzrosła znacznie efektywność latania szybowcowego, racjonalność wykorzystywania sprzętu i resursów, a co za tym idzie — obserwujemy poprawę ekonomii latania. Nie znaczy to, oczywiście, że na szybowcowym podwórku wszystko przedstawia się już tak dobrze. W każdym razie o jakimś regresie w tej dziedzinie, jak próbowaliby to niektórzy czasem sugerować, mowy być nie może.

Również w sporcie samolotowym rok nie był tak całkiem bezowocny. Szczególnie cieszy, że po wieloletniej przerwie zaznaczył się w aeroklubach dopływ nowo wyszkolonych pilotów samolotowych, rekrutujących się spośród szybowników. Ilość wylatanych na samolotach godzin (ok. **34 tysięcy**) odpowiada mniej więcej ilości roku ubiegłego, ale za to gospodarka resursem była bardziej racjonalna, podyktowana i tu troską o ekonomię lotu.

W spadochroniarstwie osiągnięto w tym roku nie notowaną dotąd ilość skoków — ok. **36 tysięcy,** co przekracza o ok. 8 tysięcy ilość skoków wykonanych w 1966 r. Dodać do tego należy, że spadochroniarze ustanowili kilkadziesiąt rekordów krajowych, z których kilkanaście znajdowało się na poziomie międzynarodowym (kilka wyrównało te rekordy). W tej dziedzinie obserwujemy niezwykle dynamiczny ruch.

Ogólnie rzecz biorąc, trzeba koniecznie podkreślić, że w pracy aeroklubów i w ogóle działalności naszego lotnictwa sportowego ten rok charakteryzował się dalszym wzrostem poziomu wyszkolenia, obsługi sprzętu i gospodarności, racjonalnego wykorzystywania przyznanych dotacji. Szczególnie istotny jest fakt, że lepsze wyniki szkoleniowe i sportowo-wyczynowe uzyskano przy zmniejszonym wykorzystaniu resursu samolotowego, co — biorąc pod uwagę znane od dawna trudności sprzętowe aeroklubów — zapisać trzeba na konto niebagatelnego dorobku kadry, sportowców i w ogóle członków Aeroklubu PRL. Podkreślić trzeba i to, że wszystkie te, dobre przecież, wyniki uzyskano przy uniknięciu poważniejszych wypadków i wykroczeń lotniczych.

Sądzę, że tych parę danych liczbowych i faktów przekona moich młodych przyjaciół i nastroi ich optymistycznie. Także co do mistrzostw świata w Lesznie. Mogę zapewnić, że kierownictwo naszego lotnictwa sportowego robi w tej sprawie wszystko, co tylko możliwe. Nie ma powodu do niepokoju!

Ikarus

„NAJMŁODSZE TO RĘCE CHWYCIŁY ZA STERY!"

Przemawia dowódca Wojsk Lotniczych, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

DĘBLIŃSKĄ „szkołę orląt" znałem dobrze... z sugestywnych opisów Meissnera. Zdumiewające: nigdy tu jeszcze nie byłem, strasznie dużo się zmieniło od czasów opisywanych przez Pana Janusza, a jednak kiedy w mroźny poranek 26 listopada wysiadłem z wojskowej „Nysy" wraz z garstką kolegów-dziennikarzy na placu zbiórek przed portem lotniczym — uczułem w sercu znajome puk — puk.

„To moimi chyba oczami patrzał na to lotnisko Meissner, to on chyba swym czarodziejskim piórem sprawił, że mam wrażenie jakbym tu już kiedyś był. A może to Arct, może Skalski, Łokuciewski albo Król? Każdy z nich w swych wspomnieniach zawadzał o Dęblin. Każdy mówił o nim z serdeczną miłością". Tak sobie właśnie myślałem.

Już kilka razy w życiu odnosiłem podobne wrażenie. Najsilniej chyba wówczas, kiedy w 1945 roku wjeżdżałem jeepem, ostrożnie (miny), w ruiny miasteczka Cassino. Przedtem, długimi wieczorami, słuchałem w dalekim Civitanova, jak chłopcy z mego plutonu opisują mi, każdy „swoje" — Monte Cassino. Drobiazgowo, z szarpiącą nerwy, brutalną szczerością, dzień po dniu walk, wszystkie miejsca gdzie byli, gdzie walczyli, gdzie byli ranni, gdzie wynosili zabitych kolegów z pola ostrzału. I dlatego chyba, mając wryte w pamięć fragmenty ich opowiadań, zadziwiałem kaprala-kierowcę znajomością terenu, na którym przecież nigdy nie byłem. Dlatego wiedziałem dokładnie, gdzie Piedimonte, gdzie Passo Corno, gdzie szukać grobu jego dowódcy na zrytym pociskami pagórku, skąd tak wspaniały widok na potężną, ponurą kopułę Monte Cairo.

Ogarnął mnie dziwny nastrój. „Powinieneś, z notesem w ręku, uwijać się po reportersku w tym tłumie ludzi. Powinieneś robić zdjęcia, zadawać pytania, wsadzać nos gdzie trzeba i nie trzeba. Jak **prawdziwy** dziennikarz. Obudź się, jesteś w Dęblinie".

Czy dziennikarz nie ma prawa do prywatnego wzruszenia? Stałem przecież w kącie, nikt mnie nie zauważał. Mogłem patrzeć.

Oto dowódca Wojsk Lotniczych, generał dywizji pilot Jan Raczkowski uderza szablą w prawe ramię podchorążego — prymusa. Słyszę głos, też — przysiągłbym — wzruszony: **Mianuję was podporucznikiem w korpusie oficerów-pilotów Ludowego Wojska Polskiego!**

A więc jest już pierwszy oficer pięćdziesiątej siódmej promocji w dęblińskiej szkole. To podporucznik pilot Franciszek Macioła. Klęczy jeszcze. Domyślam się, co dzieje się w jego sercu. A potem Tadeusz Goraj i Zdzisław Krakowski. Odpowiadają: **Ku chwale Ojczyzny, obywatelu generale!**

To ich wielki dzień. Ich samych, ich rodziców, ich narzeczonych czy tylko sympatii. Bo są oni tu wszyscy, aby cieszyć się sukcesem drogiego, najbliższego im człowieka.

Była to, powiedziałbym, radość oficjalna pomieszana z nieoficjalną. Której więcej? Chyba trudno by osądzić. Przecież ci ludzie na trybunie honorowej, których twarze teraz obserwuję, też się cieszą naprawdę. Mogliby się na mnie osobiście obrazić I sekretarz WKW PZPR Henryk Szafrański i przewodniczący Prezydium WWRN Józef Pińkowski, gdybym powiedział choć trochę inaczej. I mieliby rację. I naprawdę nie wiedziałem, czy pełna głębokiej satysfakcji, uśmiechnięta twarz dowódcy Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. bryg. pil. Romana Paszkowskiego, twarze generałów i wyższych oficerów lotnictwa, naukowców z rektorem lubelskiego Uniwersytetu im. Marii Skłodowskiej-Curie prof. drem Leopoldem Seidlerem, przedstawicieli powiatowych i miejskich władz oraz aeroklubów — wyrażają radość oficjalną czy nieoficjalną.

Serce mi mówiło, że ludzką, zwykłą, tę najprawdziwszą i najbardziej wartościową.

Potem była defilada. Znam, dobrze wiem, jaką siłę uderzenia ma defiladowy krok przy takiej okazji. To nie żarty: ziemia drży rzeczywiście. I znów ciśnie się pod czaszkę nowa myśl (psiakrew, nieoficjalna): „Jacy oni rośli, jak świetnie zbudowani, jacy przystojni i eleganccy. I jak, cholera, uzbrojeni."

Defiluje pododdział młodych oficerów. Przed paroma chwilami podchorążych. A ja widzę dwie defilady: tę, dzisiejszą, realną, namacalną, a dalej, za zasłoną z leciutkiej mgły, obok tych chłopców w lotniczych mundurach, tamtą sprzed dwudziestu trzech lat. Oddział podchorążych w innych hełmach, opasanych biało-czerwonymi wstążkami, w panterkach, ze stenami i zdobycznymi bergmanami, defiluje rąbiąc bucioramі pokryty odłamkami szkła, kamienisty bruk ulicy Długiej. Po pięciu latach pierwszy raz w Warszawie, w jej cząstce wydartej wrogowi. Też staraliśmy się wyglądać elegancko, ale... nie wychodziło. Za dużo twarzy w bandażach, niegolonych, brudnych. I te mundury — nieprasowane, przepocone, z plamami od krwi. Ale, ściskając kurczowo broń, mocno biliśmy obcasami o bruk.

A teraz wydaje mi się, że defilujemy razem. Że tu lotnisko, a tam ulica Długa? Nie szkodzi. Tu i tam polska ziemia. Ten przystojniak, prymus Macioła — podobny do mego kolegi Wojtka Drzymulskiego z tamtych lat. Ach, jak się dziś za Frankiem oglądają dziewczęta. (Ale wtedy też stały i podziwiały. Łączniczki, sanitariuszki z torbami opatrunków. Uśmiechały się, Jole, Anki, Krysie i Tereski, do swych chłopców. W im tylko wiadomy sposób: przez łzy, w szczęściu pomieszanym z grozą, że jutro lub pojutrze może już nie będzie kogo uścisnąć...)

No — do rzeczy, wysłanniku „Skrzydlatej". Pisz co **teraz** widzisz. **Tamto** — schowaj do lamusa. Bo ktoś bardzo trzeźwy mógłby ci zarzucić, że coś z tobą nie za bardzo.

Ale... ja mam usprawiedliwienie. Obronię się jednym słowem, do którego przykłada tak wielką wagę generał Raczkowski: TRADYCJA.

My, Polacy, mamy bogate tradycje bojowe. Czuję się usprawiedliwiony, porównując defiladę oficerów lotnictwa z tamtą, w której sam brałem udział przed wielu laty. Bo przecież poprzednicy tych pięknych, wspaniale wyszkolonych, sprawnych fizycznie i mądrych chłopców z Dęblina, może ich ojcowie, takim właśnie jak my wtedy zrzucali broń z samolotów w płonącej Warszawie. Oni nam właśnie pomagali. Na ich zrzuty czekaliśmy nocami jak na zbawienie. Nie zawiedliśmy się na nich.

Na tych, dzisiejszych, z Dęblina — też się Polska nie zawiedzie. Jestem tego w stu procentach pewny.

*

Zwiedzamy pomieszczenia Wydziału Szkolenia. Kolega, który był tu przed paru laty, mówi, że trudno mu wprost połapać się: Dęblin to, czy nie Dęblin?

Nowe sale wykładowe i gabinety. Nowe laboratoria. Sala historii szkoły, sala Ludowego Wojska Polskiego, sala historii lotnictwa i wojen, sala nauki języków obcych, gabinety — psychologii, pedagogiki wojskowej, elektroniki, strzelania powietrznego, nawigacji, taktyki lotnictwa, taktyki wojsk lądowych, sala batutów, kół reńskich, loopingów, kół trójosiowych, wirówek.

Bogactwo, wspaniałe, imponujące każdemu — laikowi i fachowcowi — bogactwo wyposażenia w pomoce naukowe. Najnowsze jakie tylko mogą być przekroje, urządzenia treningowe, mag-

Jednym z punktów programu uroczystości promocyjnych w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie było zwiedzanie sal i gabinetów Wydziału Szkolenia. Wyżej — dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. Jan Raczkowski i dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. bryg. pil. Roman Paszkowski wraz z wyższymi oficerami i zaproszonymi gośćmi w jednej z sal Wydziału Szkolenia.

Zdjęcia: WAF — W. ZAWADZKI

Defilada po promocji.

netofony, rzutniki, aparaty filmowe, automatyczni egzaminatorzy, modele w ruchu.

Szkoła, jej dowództwo z komendantem płk. pil. mgr. Józefem Kowalskim na czele, idzie z postępem w metodyce nauczania. Mnóstwo aparatury — mało haseł. Chociaż... jedno z nich jest, moim zdaniem, bardzo dobre. Odpisałem je z planszy w gabinecie taktyki lotnictwa:

„Każda walka powietrzna myśliwców może być zakończona pomyślnie, jeżeli działania będą miały charakter zdecydowanie zaczepny".

No myślę! Nasi myśliwcy w czasie walk II Wojny Światowej potwierdzili jego słuszność. Potwierdzali to hasło na wszystkich teatrach wojny. Znani byli, podziwiani przez świat cały za swą odwagę, za niezwykłe uzdolnienia właśnie myśliwców, za zażartość i nieustępliwość w boju powietrznym, za kąśliwość i ruchliwość osy. Bali ich się przeciwnicy. Bo wbrew temu, co do niedawna się o nich mówiło, byli to piloci działający jednocześnie z odwagą i zimną kalkulacją, błyskawicznie szybko i z impetem — ale i z trzeźwą, trafną oceną aktualnej sytuacji w powietrzu. Piloci dzielni, odważni, mądrzy, świetnie wyszkoleni.

Gdzie wyszkoleni?

Tu, do licha, w Dęblinie.

Ej, jakże tu się dziwić dowódcy Wojsk Lotniczych, że po swym przemówieniu na żołnierskim obiedzie kropnął kielicha, pardon: wzniósł toast „za tych, co rozsławili imię polskiego lotnictwa na całym świecie, za tych co walczyli z wiarą i nadzieją w sercu wszędzie tam, gdzie się dało walczyć, za tych, co potwierdzali każdego dnia, że Polacy są wspaniałymi pilotami. Za wychowanków dęblińskiej szkoły".

Młodzi podporucznicy osobiście udzielali informacji w poszczególnych salach szkoły.

Ile wart jest taki pocałunek — wiedzą tylko oni oboje.

Wstali wszyscy, jak jeden mąż.

„Za tych co odbudowali tę szkołę. Za jej kierownictwo i kadrę instruktorską. Za nasz ukochany, sławny Dęblin."

*

Byliśmy również w miejscowej szkole 1000-lecia, zbudowanej w rekordowym czasie jednego roku zamiast zaplanowanych dwóch lat. To tylko energii komendanta Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej dzieci rodzin wojskowych i mieszkańców pobliskiej wsi Masów mogą zawdzięczać, że już właśnie teraz, w grudniu, przenoszą się ze starych pomieszczeń do nowych, jasnych, obszernych klas pięknie prezentującej się „tysiąclatki". To lotnicy w czynie społecznym pomogli zbudować ten okazały, nowoczesny gmach, dokumentując swój wysoki poziom wyrobienia obywatelskiego.

*

O Dęblinie, o Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego, można by jeszcze długo i dużo pisać. Stara to swą tradycją, zasłużona uczelnia. Ci, którzy tutaj się szkolili, tworzyli historię naszego lotnictwa. Trzeba by tegich dziesięciu piór, co najmniej, aby przedstawić Czytelnikowi ją samą ze wszystkimi szczegółami, jej znaczenie dla Polski i lotnictwa, znaczenie dla tych wszystkich, którzy opuścili jej mury dziesiątki lat temu przed wojną, i teraz — po wojnie.

Ja cieszę się, że mogłem tam być choć jeden dzień, napisać tych parę zdań i zaprezentować parę fotografii, dokonanych przez Wacława Zawadzkiego w dniu 57 promocji oficerskiej.

A jeśli chodzi o tytuł tego artykułu, to wzięty on został z hymnu dęblińskiej szkoły: „Najmłodsze to ręce chwyciły za stery, to ludu synowie, młodzieży to kwiat."

JERZY ZARĘBSKI

ŻAR WIECZNIE ŻYWY

NA TURNUSIE

SZKOŁA szybowcowa „Żar" w Międzybrodziu Żywieckim ma już ustaloną renomę, jest sławna w szybowniczym światku. Nic przeto dziwnego, że młodzi adepci podniebnych lotów poczytują sobie za zaszczyt pobytu na kursie w tej szkole.

Ostatnie dni sierpnia przyniosły z sobą łaskawą aurę. Szybownicy byli zadowoleni. Tuż koło wyciągu zebrali się wszyscy uczestnicy ostatniego w tym roku kursu. Przyjechali tu ze wszystkich niemal aeroklubów. Trzydziestoosobowa grupa początkujących szybowników z uwagą wysłuchuje wyjaśnień instruktora. Padają zrozumiałe dla wtajemniczonych tylko określenia: komin, prądy wstępujące, esowanie, lot na „ślepaka". Kiwają ze zrozumieniem głowami.

— A teraz do maszyn — pada komenda instruktora Jana Gabara — poleci Grzesiek Zasieczny.

— Z jakiego jesteś aeroklubu? — pytam go.

— Z Leszna. Tam zaczynałem, a po kilku samodzielnych lotach dostałem skierowanie na Żar. Tu będę mógł zdobyć srebrną odznakę, te niejako ostrogi szybownika.

— Który to już twój lot tutaj?

— Dopiero dziesiąty, ale każdy był bardzo ciekawy. Jestem dobrej myśli, bowiem jak do tej pory wszystko idzie dobrze. Zdobyłem już dwa warunki do odznaki. Najtrudniej będzie z przelotem, ale nawet jakby mi się nie udało tutaj, to przecież i tak zyskałem bardzo dużo. Instruktor Bogusław Kuboszek stale nam wbija w głowy, że najważniejsze jest latanie. Latamy więc od rana do wieczora. Na ziemi bowiem nikt jeszcze szybownikiem nie został.

Przed chwilą pomarańczowa „Mucha Standard" wyniosła w powietrze następnego młodego pilota. Chłopcy, dysząc jeszcze po biegu, bowiem szybowce dzisiaj startują z gum, otaczają półkolem jedynaczkę kursu — Lidkę Borzyszkowską — która tłumaczy im podniecona wielce, jaka to frajda lecieć w chmurach.

— Mówię wam, dookoła mleko i gdzieniegdzie tylko prześwituje słońce. Trochę się początkowo bałam, ale potem wszystko poszło tak jak należy.

— Rzucało? — Pyta ktoś z grupy szybowników.

— Ależ skąd, leciałam w górę równiutko jak po stole.

Śmieją się.

— Ale te dziewczyny mają porównania, raczej jak po schodach ruchomych — pokrzykują.

Stefan Kalinowski, Piotr Donel, Krzysztof Lenartowicz, Andrzej Wiejak, przekomarzając się nawzajem, opowiadają, jakie to były wspaniałe wakacje.

— Daj nam losie co roku — konkludują. — Bo to człek i polata sobie do woli i wiedzy lotniczej liźnie; co najważniejsze, że nie trzeba czekać na szybowce w kolejce.

— A oni to są tak zachłanni na to latanie, że aż przykro — powiada Lidka.

— Nie mają nic a nic względów dla kobiet.

— Jak to — chłopcy są oburzeni — latasz przecież kiedy chcesz!

— Tak, ale ja bym chciała tak długo, długo — pięć godzin, do srebrnej.

— Jeszcze masz czas — powiadają z minami doświadczonymi powietrznych asów — i na ciebie przyjdzie kolej.

Kurs się ma ku końcowi. Wszyscy jego uczestnicy przeszli pełny program. Była w nim, między innymi, podstawowa i pełna akrobacja, loty bez widoczności ziemi, warunki do odznak. Pełni nowo zdobytej wiedzy powracają do swoich aeroklubów i kto wie, może za rok już usłyszymy o ich wyczynach.

Instruktor zaczyna swój rytuał od początku.

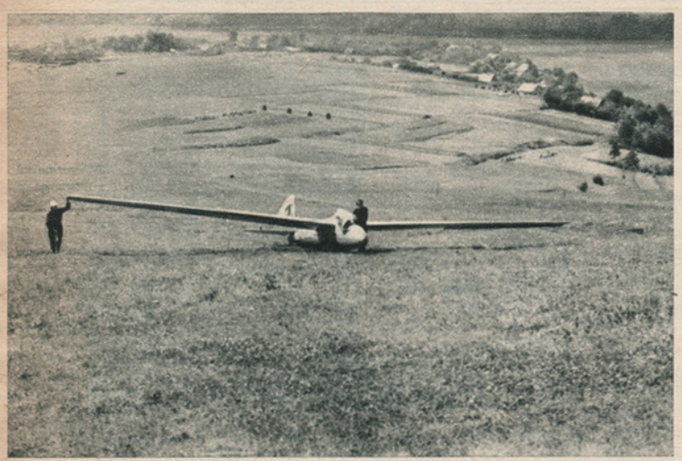
— Pilot?

— Gotów!

— Naciągaj, biegiem!!!

Chłopcy pomknęli zboczem w dół. Zwolniony z zaczepu szybowiec wystrzelił w powietrze. Po chwili był już powyżej szczytu.

WŁODZIMIERZ WŁOCZEWSKI



Jesteśmy u podnóża Żaru, skąd podziwiać możemy całe lądowisko. Foto: W. Włoczewski (2)

Młody zwycięzca Ogólnopolskich Zawodów Juniorów na Żarze — Zdzisław Bylok z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

NA ZAWODACH

W V Krajowych Szybowcowych Zawodach Juniorów wzięło udział 12 szybowników. Zawody rozgrywano na szybowcach typu „Mucha-100" i „Much-100a". Wyniki konkurencji obliczano na podstawie regulaminu II ligi.

W pierwszym tygodniu zawodów warunki termiczne były bardzo słabe i pierwsze trzy konkurencje — prędkościowy przelot docelowy do Opola, docelowo-powrotny do Gotartowic i docelowy do Kielc — nie zostały zaliczone. W konkurencjach tych bardzo dobrą sprawnością w ściąganiu szybowców z przygodnego terenu i dużym optymizmem (że dziś było słabo, ale jutro będzie lepiej) wykazała się szkoła-organizator, a ściślej mówiąc kierownictwo i kadra Żaru.

Pierwszą zaliczoną konkurencją (24.VII. br.) był prędkościowy przelot docelowy do Łososiny długości 101 km. Metę osiągnęło trzech zawodników z następującymi prędkościami: 1. Zygmunt Borysławski — 67,8 km/h; 2. Zdzisław Bylok — 60,3 km/h i 3. Andrzej Świst — 54,7 km/h.

Odtąd każdy dzień przynosi kolejną zmianę na tablicy wyników, nowe, coraz to ciekawsze konkurencje i coraz bardziej interesujące choć warunki stawały się stopniowo słabsze, to trasy planowane były coraz dłuższe.

Na II konkurencję wyznaczono prędkościowy przelot docelowo-powrotny Żar — Gotartowice — Żar 108 km, czyli sprint nad „żabim krajem". Trasa krótka, zaliczyło ją dziewięciu zawodników, a czterech spośród nich przeleciało ją dwukrotnie, walcząc o poprawienie wyników. Najlepszymi tego

Z prawej: Koniec pięknych i ciekawych zawodów... Żal z rozstania może będzie mniejszy, bo organizatorzy przygotowali wiele cennych nagród.

Foto: J. Sierdzki (2)

Ładujemy szybowiec na wyciąg — naszą własną lotniczą kolejkę górską.

dnia byli: 1. Marian Tengler — 54,4 km/h; 2. Zdzisław Bylok — 52,6 km/h; 3. Alojzy Bylok — 45,7 km/h.

Następnego dnia kolejna konkurencja. Tym razem prędkościowy przelot docelowo-powrotny — Żar — Nowy Targ — Żar długości 137 km. Ukończyło ją dziesięciu zawodników. Warunki dobre, konkurencja łatwa. A oto wyniki: 1. Alojzy Bylok — 47,8 km/h; 2. Zdzisław Bylok — 47,6 km/h; 3. Marek Moszczyński — 45,2 km/h.

27 lipca br. rozegrano najpoważniejszą konkurencję zawodów — trójkąt 215 km Żar — Nowy Targ — Pobiednik — Żar. Podobno trójkąt ten obleciało dotychczas niewielu pilotów. Tego dnia warunki były raczej średnie. Zachmurzenie 5/8 Cu o podstawie rzędu 1400 m. Przelot utrudniała bardzo słaba widzialność — od miejscowości Dobczyce na drugim boku i do połowy trzeciego boku trójkąta widzialność wahała się w granicach 3—1,5 km. Średnie wznoszenia 1,5—2 m/s. Zadanie dnia wykonało czterech zawodników: 1. Alojzy Bylok — 46,0 km/h; 2. Tadeusz Strzelczyk — 41,0 km/h; 3. Zdzisław Bylok — 39,7 km/h.

Ostatnią konkurencją był przelot docelowo-powrotny Żar — Łososina — Żar 202 km. Warunki na trasie średnie i słabe. Widzialność bardzo kiepska na całej trasie przelotu. Do mety doleciało tylko dwóch zawodników — 1. Zygmunt Borysławski — 40,2 km/h i 2. Marian Tengler — 38,5 km/h.

W wyniku rozegrania pięciu konkurencji ostateczna klasyfikacja V Ogólnopolskich Zawodów Szybowcowych Juniorów Żar — 1967 wyglądała następująco: 1. Zdzisław Bylok (Bielsko-Biała) — 4 425 pkt., 2. Marian Tengler (Katowice) — 4 092 pkt. 3. Zygmunt Borysławski (Wrocław) — 4 070 pkt. 4. Alojzy Bylok (Bielsko-Biała) — 4 067 pkt. 5. Andrzej Świst (Nowy Targ) — 3 194 pkt. 6. Tadeusz Strzelczyk (Gliwice) — 2 951 pkt. 7. Ryszard Szpieć (Jelenia Góra) — 2 937 pkt. 8. Zenon Mazurek (Jelenia Góra) — 2 547 pkt. 9. Marek Moszczyński (Wrocław) — 1 760 pkt. 10. Halina Lizończyk (Warszawa) — 1 467 pkt. 11. Stanisław Kuryłowicz (Białystok) — 782 pkt. 12. Halina Bułka (Bielsko-Biała) — 244 pkt.

W ciągu dwóch tygodni przeprowadzono aż osiem konkurencji (5 zaliczonych) i można śmiało stwierdzić, że warunki atmosferyczne zostały w pełni wykorzystane. Organizacyjnie zawody stały na wysokim poziomie. Szczególnie na podkreślenie zasługuje ściąganie szybowców z terenu przygodnego lądowania, co ze względu na trudne warunki górskie — przeważnie transport kołowy — nie było łatwe.

Przedstawiamy ZASŁUŻONYCH DZIAŁACZY LOTNICTWA SPORTOWEGO

CZESŁAW ŁOJKO

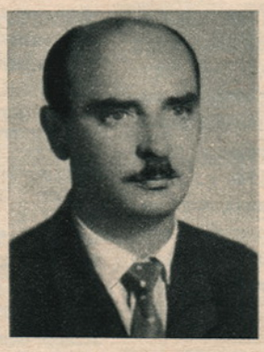
Przewodniczący Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki w Białymstoku, do 1963 roku kurator Okręgu Szkolnego Białostockiego. Uczestnik kampanii wrześniowej 1939 r., oficer rezerwy. Długoletni działacz lotnictwa sportowego, prezes Aeroklubu Białostockiego (1957—1967), członek władz naczelnych Aeroklubu PRL: przez dwie kadencje ZG APRL, a obecnie Sądu Honorowego APRL; gospodarz wielu imprez lotniczych, m. in. IX Samolotowych Mistrzostw Polski i zawodów szybowcowych Ziemi Białostockiej.

WOJCIECH MATZ

W lotnictwie polskim od 1927 r. Pilot szybowcowy i samolotowy, instruktor (wylatał 1600 godzin). Działacz i pracownik LOPP-u, organizator szkolenia szybowcowego, samolotowego i modelarskiego. Uczestnik kampanii wrześniowej 1939 r. Więzień obozu w Radogoszczy. Kierownik Oddziału Lotnictwa Cywilnego i naczelnik portu lotniczego w Łodzi. Działacz łódzkiego lotnictwa sportowego, prezes Aeroklubu Łódzkiego (przez 2 kadencje), a obecnie aktywny członek jego zarządu. Aktualnie jest zawiadowcą lotniska w Łodzi.

STANISŁAW MEUS

Związany z lotnictwem od najmłodszych lat. W tym roku mija 30-lecie jego pracy w lotnictwie. Pilot szybowcowy, czynny propagator lotnictwa w Zagłębiu. Długoletni działacz Ligi Lotniczej i Aeroklubu Śląskiego; inicjator budowy wieży spadochronowej i toru modelarskiego w Parku Kultury Fizycznej w Sosnowcu; inicjator i organizator „Sosnowieckiego Tygodnia Małego Lotnictwa". Autor wielu publikacji w prasie krajowej i zagranicznej; wieloletni członek komisji modelarskiej, zasłużony komisarz sportowy APRL.



WŁADYSŁAW NIESTOJ

W modelarstwie od 1934 r. Długoletni członek Aeroklubu Warszawskiego. Sześciokrotnie reprezentował modelarstwo polskie za granicą; wielokrotny uczestnik ogólnopolskich zawodów, czterokrotny mistrz Polski; w 1961 r. członek ekipy polskiej na mistrzostwach świata w NRF, która zdobyła drużynowe mistrzostwo świata. Od 1957 r. nieprzerwanie członek komisji modelarskiej APRL. Publicysta, długoletni redaktor działu modelarstwa lotniczego w „Modelarzu"; autor 2 książek — („Profile modelarskie" i „Modele Szybowców A-2").

ROMAN PASZKOWSKI

Generał brygady pilot, dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Długoletni działacz lotnictwa sportowego, pełni w nim szereg odpowiedzialnych funkcji: jest przewodniczącym Głównej Komisji Rewizyjnej Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (drugą kadencję) i prezesem Zarządu Aeroklubu Warszawskiego (drugą kadencję). Z wielką energią kieruje rozwojem stołecznego aeroklubu. Wniósł wybitny wkład w rozwój lotnictwa na terenie miasta stołecznego Warszawy i w województwie warszawskim.

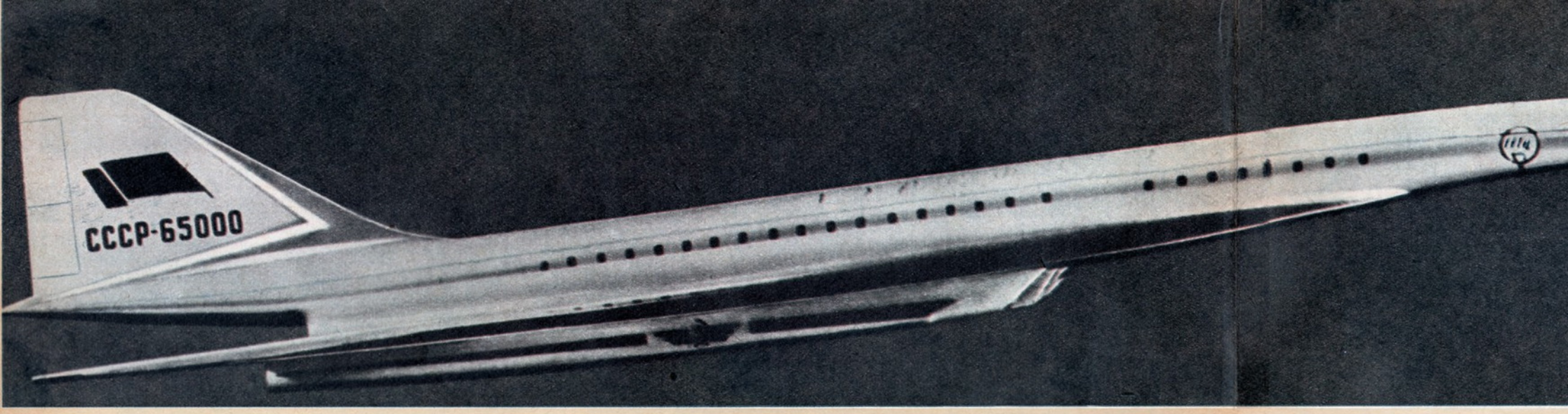
BRONISŁAW RATAJCZAK

W tym roku obchodził jubileusz 50-lecia nieprzerwanej pracy w lotnictwie. Uczestnik Powstania Wielkopolskiego. Długoletni pracownik techniczny polskiej komunikacji lotniczej; czynny przez wiele lat w polskim przemyśle lotniczym. Działacz lotnictwa sportowego, przed i po wojnie; współzałożyciel Ligi Lotniczej w Mieleckiem, Aeroklubu Mieleckiego i Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, członek władz i członek honorowy tych aeroklubów. Zasłużony pracownik WSK — Swidnik.

Zwycięzcą zawodów został 23-letni Zdzisław Bylok, członek Aeroklubu Bielsko-Bialskiego i posiadacz złotej odznaki szybowcowej z jednym diamentem. Lata on od 1960 roku, wylatał dotychczas około 600 godzin i przeleciał ponad 7 000 km. Poziom reprezentowany przez zawodników był wyrównany, szczególnie w czołówce.

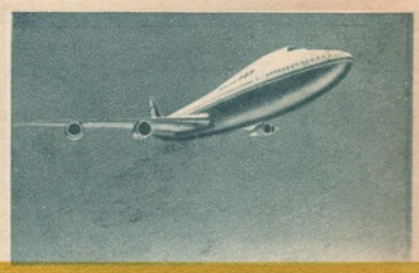
Organizatorzy nadali imprezie wysoką rangę, regionalna prasa nazywała te zawody „mistrzostwami Polski juniorów". Zwycięzcy otrzymali obok pucharów i dyplomów cenne nagrody rzeczowe. Zdzisław Bylok za pierwsze miejsce zdobył puchar Szefa Głównego Zarządu Politycznego WP gen. dyw. Józefa Urbanowicza oraz puchary „Kroniki Beskidzkiej" i Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

ZERO OSIEM

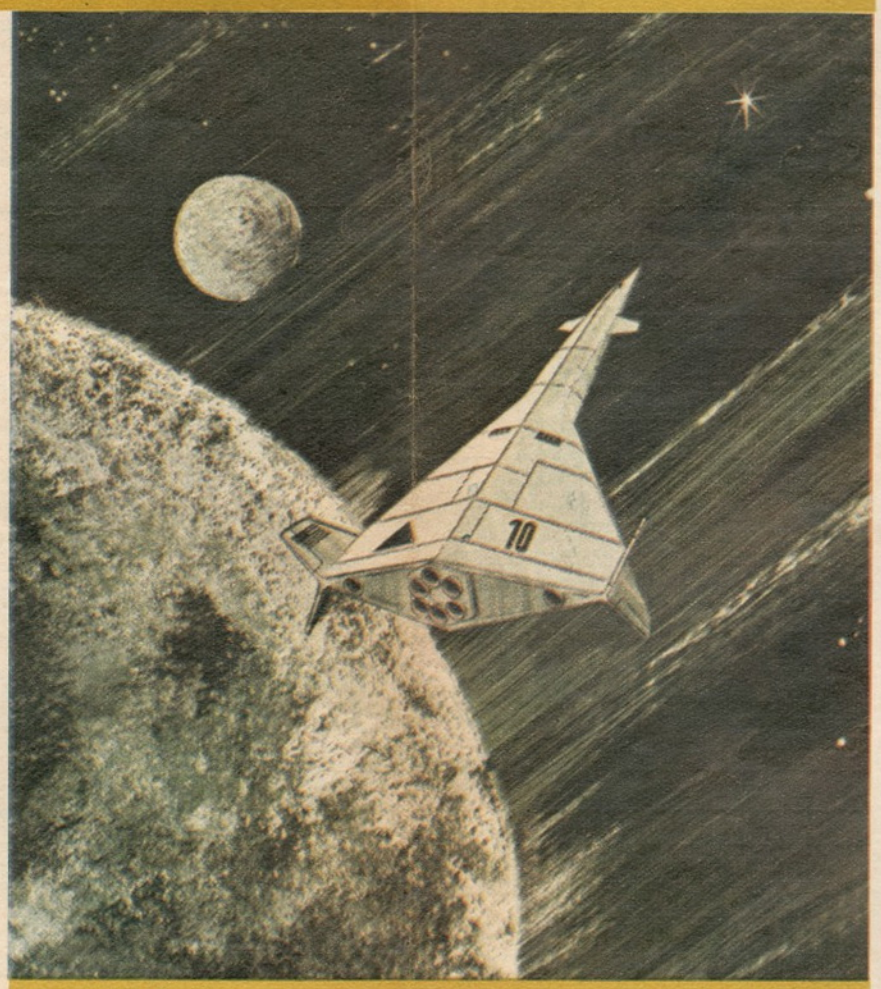


Radziecki naddźwiękowy samolot pasażerski Tu-144.

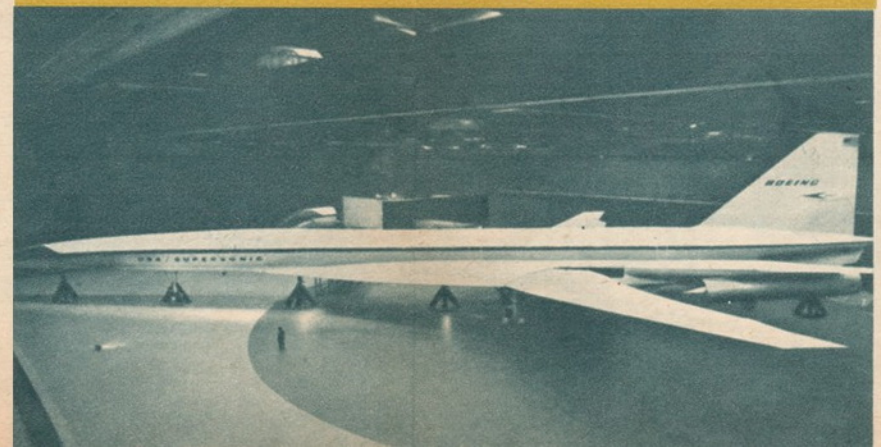
PERSPEKTYWY TECHNICZNE LOTNICTWA KOMUNIKACYJNEGO



Wyżej: An-22 „Anteusz". Niżej: „Concorde". Boeing-747 Douglas DC-10



Wyżej: Kosmiczny samolot komunikacyjny odległej jeszcze przyszłości. Niżej: Makieta (w wielkości naturalnej) samolotu Boeing-SST.



W OKRESIE ostatnich dwudziestu lat przewóz pasażerów drogą lotniczą podwajał się co pięć lat, a przewóz ładunków wzrastał jeszcze szybciej. Nad samym Atlantykiem samoloty przewiozły w 1964 roku 4 miliony pasażerów, to jest o 15 procent więcej niż w roku poprzednim i trzykrotnie więcej niż w 1958 r. W ruchu wewnętrzno-europejskim samoloty przewiozły 18 milionów pasażerów, to jest o 8 milionów więcej niż w 1960 r. A pomimo to można twierdzić, że lotnictwo komunikacyjne znajduje się dopiero w początkowej fazie rozwoju.

Najbliższa przyszłość przyniesie loty olbrzymów odrzutowych zabierających od 500 do 1 000 pasażerów i samolotów naddźwiękowych poruszających się z dwu lub trzykrotną prędkością dzisiejszych odrzutowych maszyn pasażerskich.

Pierwszy olbrzym odrzutowy (Boeing-747) wystartuje w 1969 r.; francusko-angielski naddźwiękowy samolot pasażerski „Concorde" rozpocznie loty próbne w 1968 r., a większe amerykańskie odrzutowce naddźwiękowe w 1970 r. Wielką niewiadomą stanowi jeszcze Tu-144, radziecki rywal „Concorde", który może zaskoczyć wszystkich.

Powyższa tabelka zawiera dane charakterystyczne olbrzymów naddźwiękowych, których głównym atutem będzie prędkość. Samolot SST ma być o zmiennej geometrii.

Dla porównania — dane charakterystyczne olbrzymów poddźwiękowych, których głównym atutem będzie bardzo niska cena biletów (koszt 1 pasażerokilometra co najmniej o 30 procent niższy niż obecnie). Samolot An-22 ma napęd turbośmigłowy, pozostałe — turboodrzutowy.

Opublikowana niedawno analiza ICAO ocenia, że w 1970 r. samoloty przewiozą ponad północnym Atlantykiem 8 milionów pasażerów, a w 1975 r. przeszło 15 milionów.

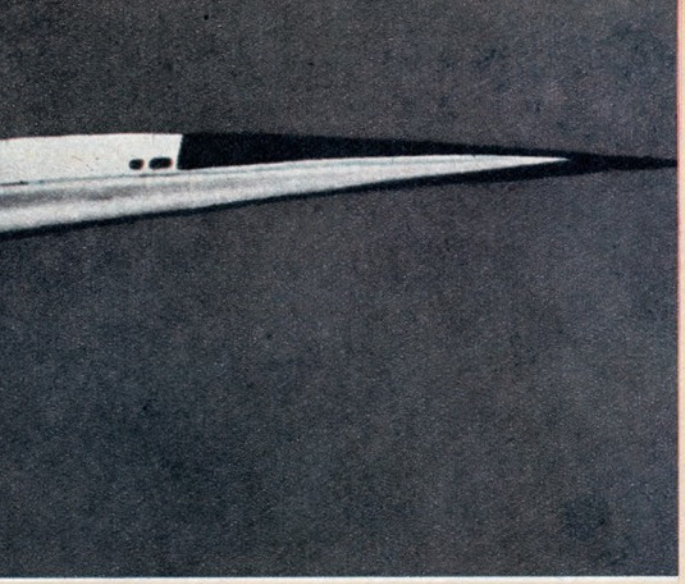
Ale przed światowymi liniami lotniczymi stoi bardzo poważny problem: koszt sprzętu. O ile DC-3 kosztował 100 000 dolarów, Lockheed „Constellation" — 2,3 miliona dolarów, Boeing-707 — około 5 milionów dolarów, to „Concorde" będzie kosztować 20 milionów dolarów, a większe naddźwiękowce amerykańskie nawet 30—40 milionów dolarów. Jedyną pociechą dla wielkich towarzystw lotniczych na Zachodzie jest fakt, że dla finansowania zakupu tak kosztownego sprzętu został powołany w USA bank, który udziela długoterminowych pożyczek. A trzeba pamiętać, że według przepowiedni amerykańskiej federalnej agencji lotniczej w 1990 roku ma latać 500 do 800 samolotów naddźwiękowych o łącznej wartości 20—30 miliardów dolarów.

Jedna z wielkich lotniczych wytwórni amerykańskich ocenia optymistycznie, że absolutna chłonność rynku światowego wyniesie 2 000—3 000 naddźwiękowych samolotów pasażerskich (absolutna — to znaczy do chwili, gdy zostaną one zastąpione przez znacznie szybsze samoloty super naddźwiękowe).

Inż. BOGUSŁAW GRUCHELSKI

Samolot	Tu-144	„Concorde"	Boeing-SST
Rozpiętość (m)	25	25,5	32/55
Długość (m)	60	58,24	92,0
Ciężar całkowity (T)	130	154,2	302,0
Udźwig (T)		13,245	33,7
Prędkość M (km/h)	2,35 (2500)	2,2 (2338)	2,7 (2900)
Zasięg (km)	6 500	6 700	6 440
Lotnisko (m)	1 900	2 990	2 210
Napęd	4 × NK-144	4 × „Olympus-593"	4 × GE-4
Liczba miejsc	121	136—146	313
Koszt		15 mil. dol.	35 mil. dol.

Samolot	An-22 „Anteusz"	Boeing-747	Lockheed L-500	Douglas DC-10
Rozpiętość (m)	64,4	59,64	74	62,75
Długość (m)	57,8	70,66	74,95	64,71
Wysokość (m)	12,53	19,33	19,80	20
Szerokość kadłuba (m)	4,4	6,5		
Ciężar całkowity (T)	250	308,4	330	562
Udźwig (T)	80	90,49	110	91
Prędkość (km/h)	680	990	870	
Start (m)	1 300	2 800		
Lądowanie (m)	800	2 000		
Pułap (m)		13 700		
Zasięg z max. ład. (km)	5 000	7 400	5 200	
Zasięg max. (km)	10 950	12 850	12 000	
Liczba miejsc pasażerskich	724	490	844	550



Wyżej i niżej: Radzieckie samoloty o zmiennej w locie geometrii podczas tegorocznych pokazów w Moskwie.

SAMOLOTY O ZMIENNEJ W LOCIE ROZPIĘTOŚCI I GEOMETRII SKRZYDEŁ

W miarę uzyskiwania coraz to większych prędkości lotu okazało się korzystne konstrukcyjne przystosowanie samolotu do zmiennych warunków lotu, a to przez „regulację" zgodnie z potrzebą wielkości siły nośnej i oporu, drogą skracania lub też powiększania rozpiętości (a więc i powierzchni) skrzydeł.

Taki samolot może posiadać skrzydła ruchome rozsuwane w obu kierunkach. Skracanie lub też wydłużanie skrzydeł najłatwiej można zrealizować w końcowych częściach płata.

W samolotach o znacznym zasięgu i udźwigu, jak w samolotach transportowych, latających cysternach, bombowcach — zachodzi korzystny moment dla zwiększenia prędkości, np. po pozbyciu się ładunku czasowego. Powstaje wtedy możliwość zmniejszenia zbędnej powierzchni nośnej samolotu oraz zwiększenia prędkości.

W wymienionych samolotach do udźwigu zalicza się nie tylko ciężar ładunku (bomb, spadochroniarzy, paliwa w cysternie itp.), który faktycznie jest tylko ładunkiem czasowym, ale także i ciężar paliwa, który również ulega zmianie zwłaszcza w końcowej fazie lotu. Pełna rozpiętość (i co za tym idzie — powierzchnia) skrzydeł niezbędna jest podczas startu, w początkowej fazie lotu a także przy lądowaniu. Natomiast na całej trasie lotu może być stopniowo redukowana w miarę zmniejszania się obciążenia samolotu oraz zwiększania jego prędkości, albo tylko przy zwiększaniu prędkości obciążonego samolotu.

Samolot posiadający skrzydła o zmiennej w locie geometrii w miarę zwiększania prędkości może redukować ich powierzchnię przez skracanie rozpiętości oraz przekształcać układ z klasycznego w układ delta albo tylko zmieniać układ.

Korzyści, płynące z zastosowania w samolotach zmiennej powierzchni lub geometrii skrzydeł, są bardzo znaczne. Przede wszystkim zwiększają zakres prędkości użytkowych samolotu: od minimalnej przy starcie i lądowaniu — do maksymalnej (nawet wielokrotnie przekraczającej prędkości dźwięku) w locie.

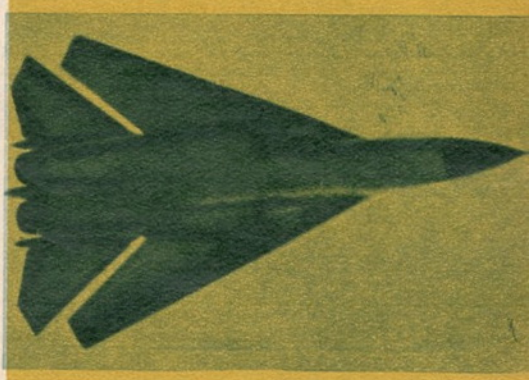
A to jest bardzo ważne na obecnym etapie rozwoju lotnictwa.

Realizacja samolotów o zmiennej w locie rozpiętości, powierzchni nośnej i geometrii płata jest bardzo trudna. Ale próby rozwiązań konstrukcyjnych trwają od wielu lat. Kilka przykładów takich samolotów, które wykonały już pomyślne loty, pokazano właśnie na ilustracjach zamieszczonych obok.

Jak dotąd największe sukcesy w tej dziedzinie osiągnęli konstruktorzy radzieccy. Przykładem tego były tegoroczne pokazy z okazji Dnia Lotnictwa ZSRR w Moskwie.

Pomimo przewidywanych trudności, które mogą powstać przy opracowywaniu oraz realizacji nowych rozwiązań konstrukcyjnych, korzyści są tak znaczne, że zachęcają do dalszych wysiłków w tym kierunku.

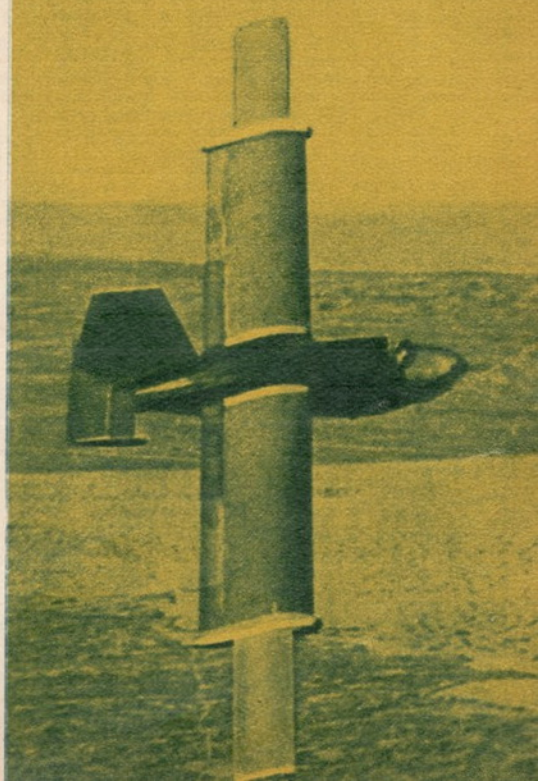
Inż. WACŁAW KORSAK



Amerykański samolot o zmiennej geometrii F-111A w locie na tegorocznych pokazach w Paryżu.

Francuski samolot Makhonin M-10 o zmiennej rozpiętości, który wykonał udany lot w 1930 r.

Doświadczalny motoszybowiec o zmiennej rozpiętości UFO konstrukcji P. Lamsona (USA), z lat 1957—58. Rozpiętość — 6 (9) m, pow. nośna — 6,6 (8,25) m², długość — 3.15 m. Ciężar własny — 122,5 kG. Prędkość min. — 84,8 (70,4) km/h, doskonałość — 15,5 (21—25).



KOSMONAUTA POPOWICZ U PIONIERÓW W JUGOSŁAWII

W dniach od 24 do 30 września br. odbywał się w Belgradzie XVIII Międzynarodowy Kongres Astronautyczny. Gościem kongresu był m. in. sławny pilot-kosmonauta radziecki Paweł Popowicz. Serdecznie witany Popowicz odwiedził belgradzką organizację pionierów. Na zdjęciu wyżej: Pionierzy-modelarze prezentują z dumą Pawłowi Popowiczowi zbudowane przez siebie modele rakiet.

ZSRR

▲ 20 listopada br. po raz pierwszy wylądował na nowojorskim lotnisku im. Kennedy'ego radziecki 180-miejscowy samolot pasażerski Il-62. Był to rejs techniczny przed otwarciem regularnej komunikacji pasażerskiej między Moskwą i Nowym Jorkiem. Długość trasy wynosi 8 200 km. Przebiega ona przez Montreal. W ten sposób będą z niej korzystali podróżni udający się zarówno do USA jak i do Kanady. Lot między Moskwą i Nowym Jorkiem trwać będzie w rejsach regularnych 11 godzin. Nową linię obsługiwać będą samoloty radzieckiego „Aeroflotu" i amerykańskiego towarzystwa „Pan American". Amerykanie zamierzają korzystać z samolotów Boeing-727 lub DC-8.

▲ Turbośmigłowy olbrzym An-22 pod dowództwem I. Dawydowa pobił podczas jednego lotu 15 rekordów międzynarodowych udźwigu dla samolotów turbośmigłowych. Samolot ten uniósł ładunek 100 ton na wysokość 7 800 m, bijąc w ten sposób rekordy udźwigu ładunków o ciężarze 35 ton, 40 ton, 45 ton, 50 ton, 55 ton, 60 ton, 65 ton, 70 ton, 75 ton, 80 ton, 85 ton, 90 ton, 95 ton, 100 ton. Samolot ten jednocześnie uniósł najcięższy ładunek, jaki kiedykolwiek został uniesiony przez samolot. Na wysokość ponad 2 000 m wyniósł on 100 444,6 kg.

▲ Na śmigłowcu-olbrzymie Mi-8 znane radzieckie lotniczki Inna Kopiec, Ludmiła Isajewa, Tatiana Russijan i Julia Stupina przeleciały 500-kilometrową trójkątną trasę zamkniętą z przeciętną prędkością 273 km/h. Następnie ta sama załoga pobiła w jednym locie dwa dalsze rekordy międzynarodowe. Przebyła ona bez lądowania 2 048 km i ustanowiła rekord prędkości lotu na trasie zamkniętej o długości 2 000 km, osiągając przeciętnie 235 km/h. Przy okazji dzielne lotniczki pobiły ... męski krajowy rekord prędkości dla śmigłowców na trasie 2 000 km, który wynosił 201 km/h.

▲ Znana pilotka Marina Popowicz, żona kosmonauty Pawła Popowicza, przeleciała na wojskowym dwusilnikowym odrzutowcu odległość 2 510 km. Dotychczasowy kobiecy rekord odległości lotu na samolocie odrzutowym należał do pilotki amerykańskiej Jacqueline Cochran i wynosił 2 166 km. Marina Popowicz przeleciała bez lądowania trasę Wołgograd — Moskwa — Astrachań — Wołgograd.

▲ Samoloty „Aeroflotu" przewożą obecnie na dobę około 150 000 pasażerów. Oznacza to, że jedna piąta liczby pasażerów przewożonych na kuli ziemskiej przypada na radziecki „Aeroflot". „Aeroflot" dysponuje coraz nowszymi samolotami. W najbliższych latach — najdłuższe trasy obsługiwać będą samoloty dalekodystansowe Il-62, rozwijające prędkość do 900 km/h. Na liniach średnich i krótkich eksploatowane będą samoloty Tu-154 (zabierające 158 pasażerów i rozwijające prędkość do 900 km/h) oraz Tu-134 (66 pasażerów, do 840 km/h).

▲ Do kontroli ruchu ulicznego w Leningradzie miejscowa milicja użyła, tytułem eksperymentu, śmigłowca Mi-1. Z pokładu śmigłowca, pilotowanego przez Walentyna Pietrowa, major milicji Mikołaj Titow, nawiązując łączność radiową z centralnym punktem dyspozycyjnym — wskazuje rejony największego zagęszczenia środków transportu. Pracownicy inspekcji fotografują również miejskie magistrale. Przestudiowanie zdjęć dokonanych ze śmigłowca pomoże zbadać możliwości usprawnienia ruchu ulicznego.

RUMUNIA

▲ Na lotnisku Clinceni pod Bukaresztem odbyły się spadochronowe mistrzostwa Rumunii. W skokach indywidualnych na celność lądowania z wysokości 1 000 m pierwsze miejsce wśród mężczyzn zajął Stefan Bacauanu, wśród kobiet Angela Nastase. W skokach indywidualnych z wysokości 2 000 m, z wykonaniem kompletu figur akrobacji, zwyciężył Ionel Iordanescu, zaś wśród kobiet Elena Bacauanu. W klasyfikacji końcowej pierwsze miejsce zajął Ionel Iordanescu, wśród kobiet — Angela Nastase.

MALAJZJA

▲ Malajzja podpisała umowę lotniczą z Norwegią, Szwecją i Danią. Przypuszcza się, że w związku z tym skandynawskie linie lotnicze SAS uruchomią wkrótce szlak powietrzny łączący Europę zachodnią z Kuala Lumpur, stolicą Malajzji.

HISZPANIA

▲ W Madrycie odbyło się doroczne zebranie międzynarodowego stowarzyszenia konstruktorów lotniczych — (AICMA), do którego należą: Belgia, Francja, NRF, W. Brytania, Włochy Holandia, Szwecja i Szwajcaria. Obrady poświęcone były głównie problemom zacieśnienia współpracy między zachodnioeuropejskimi producentami sprzętu lotniczego, w obliczu groźby narastającej konkurencji ze strony amerykańskich koncernów lotniczych.

USA

▲ W pobliżu bazy lotniczej Edwards w Kalifornii rozbił się doświadczalny rakietoplan X-15. Pilot poniósł śmierć na miejscu. Była to już trzecia katastrofa rakietoplanu tego typu, ale pierwsza, w której zginął pilot. Rakietoplan X-15, ciągle udoskonalany, rozwija obecnie prędkość około 7 200 km/h.

NRF

▲ Brytyjski samolot wojskowy odbywający lot między Düsseldorfem a Krefeld, zgubił „bombę ćwiczebną". Dowództwo brytyjskich sił powietrznych w NRF ogłosiło specjalne oświadczenie wzywające osoby, które znajdą zagubioną bombę, by nie dotykały jej.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Po sensacyjnym ukazaniu się „latających talerzy" nad Sofią, prasa codzienna opublikowała zdjęcia „talerzy" nad Zagrzebiem. Przedstawiają one fragment nieba z dwiema jasnymi plamami świetlnymi. Zdjęcia wykonał astronom amator z Zagrzebia. Specjaliści potwierdzili wiarygodność dokonanych zdjęć. Również i w innych miejscowościach na Bałkanach stwierdzono pojawianie się osobliwych zjawisk świetlnych, poruszających się z dużą prędkością po nieboskłonie.

*

„Dziesięć lat ery kosmicznej" — to tytuł nowego filmu radzieckiego, obrazującego osiągnięcia nauki i techniki Kraju Rad w dziedzinie opanowania Kosmosu. Reżyserem filmu jest N. Makarow, a konsultantem generał N. Kamanin. Recenzje, zamieszczone z okazji wyświetlania nowego filmu na ekranach kin radzieckich, podkreślają nowatorstwo formy i treści. Pokazano na przykład starty gigantycznych rakiet kosmicznych, proces budowy statków kosmicznych i szereg nieznanych zupełnie szczegółów, dotyczących radzieckich programów kosmicznych.

*

29 listopada z bazy z Woomera wystartował na orbitę ziemską pierwszy australijski sztuczny satelita. Według pierwszych doniesień plan lotu wykonano pomyślnie.

*

Miesięcznik lotniczy „Aero - Sport", ukazujący się w NRD, przyniósł w numerze 10 z roku bieżącego relacje polskich uczestników Ruchu Oporu z wykrycia pocisków hitlerowskich typu V-1 i V-2 w latach okupacji na terenie Polski.

NAJLEPSI SZYBOWNICY RUMUNII

W środowisku szybowników rumuńskich notuje się duże ożywienie w związku z mającymi się odbyć w Lesznie w 1968 roku szybowcowymi mistrzostwami świata. Na łamach pism sportowych wypowiadają się na temat leszneńskich mistrzostw najlepsi szybownicy rumuńscy, a szczególnie ci, którzy byli już w Polsce i znają nasze warunki meteorologiczne. Należą do nich Mircea Finescu, Emil Iliescu i Nicolae Michaita. Parę słów o każdym z nich.

Któż z polskich szybowników, biorących udział w zawodach międzynarodowych, nie zna przystojnego, o niezwykle ujmującym uśmiechu bruneta **Mircea Finescu** - (zdjęcie pierwsze od góry). Jest to pilot wysokiej klasy, wielokrotny mistrz Rumunii, posiadacz złotej odznaki z trzema diamentami, uczestnik niezliczonych zawodów krajowych i międzynarodowych. Posiada na swym koncie 34 rekordy Rumunii. Odznaczony dyplomem FAI — Paula Tissandiera. Pełni funkcję szefa działu technicznego Rumuńskiej Federacji Lotniczej. Zasłużony mistrz sportu.

Emil Iliescu (zdjęcie w środku) jest mistrzem sportu. Lata już 27 lat. Brał udział w wielu zawodach międzynarodowych. Był mistrzem Rumunii. Ma złotą odznakę z dwoma diamentami. Ustanowił 12 rekordów krajowych.

Mistrzem sportu jest również najmłodszy z trójki — **Nicolae Michaita.** Odniósł liczne sukcesy sportowe w ostatnich latach. Startował w wielu zawodach międzynarodowych. Posiada rekord krajowy w przelocie docelowym — 503 km. Ma złotą odznakę z trzema diamentami.

50 SAMOLOTY KRAJU RAD

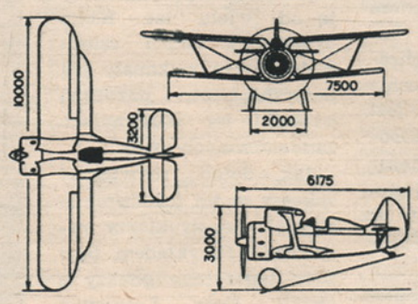
I-153 „CZAJKA"

W początkach 1933 r. brygada Centralnego Biura Konstruktorskiego (CKB), kierowana przez N. N. Polikarpowa, rozpoczęła prace nad nowym jednomiejscowym myśliwcem CKB—3. W październiku tegoż roku Walery Czkałow wykonał na nim pierwszy lot. Samolot, otrzymawszy oznaczenie wojskowe I—15, wszedł do produkcji seryjnej.

W roku 1936 zespół Polikarpowa zakończył modyfikację I—15. Nowy samolot, oznaczony I—15 bis, był również dwupłatowcem, lecz o powierzchni większej o 0,6 m². Posiadał również inne oprofilowanie osłon silnika, lepsze uzbrojenie itd.

Dążąc do polepszenia osiągów myśliwca, zespół Polikarpowa zbudował w r. 1938 nowy samolot — I—153 „Czajka". Schemat konstrukcyjny „Czajki" podobny był do I—15. I—153 miał jednak wciągane podwozie, co było cechą odróżniającą go od I—15. Z silnikiem M—62 (I—15 miał silnik M—25) „Czajka" rozwijała prędkość do 440 km/h.

Chrzest bojowy I—153 „Czajka" przeszedł latem 1939 r. nad stepami Mongolskiej Republiki Ludowej. Od swego pierwszego pojawienia się nowy samolot stał się postrachem maszyn japońskich: był od nich szybszy, zwrotniejszy i dysponował większą siłą ognia. Samoloty tego typu wzięły udział w walkach przeciwko hitlerowskim Niemcom w roku 1941.



Na zdjęciu i rysunku: I—153 „Czajka".

NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

ZDJĘCIE, które zamieszczamy obok, wcale nie przedstawia nowego nabytku naszego LOT-u, a jest dowodem świetnej pracy modelarskiej Waltera Mola z Aeroklubu Gliwickiego. Model dwusilnikowego Il-14 brał udział w XXXI mistrzostwach modelarskich, zorganizowanych w Parku Kultury Fizycznej w Sosnowcu. Oczywiście jest to model latający na uwięzi. Zdjęcie wykonane przez Stanisława Meusa reprodukujemy z kilku powodów. Przede wszystkim dlatego, iż model Il-14 jest bodaj pierwszym tego rodzaju dziełem na naszych zawodach, gdyż jak dotąd szukaliśmy zawsze wzorów z końca świata, nie widząc samolotów, które mamy pod ręką. W pewnym sensie model ten, który zajął na mistrzostwach siódme miejsce, może być przykładem, wzorem dla modelarzy. Jeśli tylko otrzymamy więcej planów modelarskich i zwiększy się ilość materiałów, można przypuszczać, że na miniaturowych lotniskach zobaczymy więcej modeli samolotów polskich i tych, które aktualnie użytkowane są przez nasze lotnictwo.

Poniżej natomiast przedstawiamy plan modelu silnikowego opracowany przez Jerzego Kaczorka z Wrocławia. Model piękny, jak zresztą wszystkie prace naszego niestrudzonego współpracownika, ale nie o to chodzi. Zajął on bowiem pierwsze miejsce na tradycyjnych zawodach organizowanych przez WSS „Społem"-Wrocław i Aeroklub Wrocławski dla modeli silnikowych o pojemności skokowej cylindra 1 cm³. Spółdzielczość nasza, a szczególnie „Społem", przejawia ogromną inicjatywę współorganizując dziesiątki imprez modelarskich. Wystarczy wspomnieć jesienne zawody latawców, które zyskały dużą popularność, chociaż w tym roku gorączka organizatorów i zawodników jakby spadła. Tym niemniej uznanie wzbudza pomoc, jaką okazuje spółdzielczość młodzieży lotniczej, chociaż złośliwcy żartują, że niedługo na szkolenie modelarskie będziemy chodzili do „Społem", a po cukier i makarony włoskie do wydziałów modelarskich APRL. Nie wierzmy jednak ludziom złośliwym!

Z kraju przenieśmy się na chwilę za granicę. Oto znany zawodnik radziecki, P. Motekajtis, ustanowił niedawno nowy międzynarodowy rekord. Jego model śmigłowca z silnikiem gumowym rozwinął prędkość 55 km/h, przewyższając dotychczasowy wynik w tej klasie modeli o 21 km/h. Nowy rekord jest już czwartym tak wysokim osiągnięciem. Uprzednio ustanowił swoimi modelami śmigłowców rekordy odległości, wysokości i długotrwałości. Rekord ustanowiony został na bazie 50-metrowej długości, którą model musiał pokonać dwukrotnie.

Ze spraw zagranicznych, ale związanych z naszą działalnością, trzeba odnotować ukazanie się w Wielkiej Brytanii tradycyjnego rocznika „Aeromodeller Annual" — 1967 —68, który między innymi zawiera planiki kilku polskich modeli, w tym świetną konstrukcję Waldemara Salacha. Zamieszczenie planów naszych modeli było swego rodzaju wyróżnieniem, bo „Rocznik" raczej ubogi jest w plany. Tym razem przeważają artykuły związane z techniką małego lotnictwa.

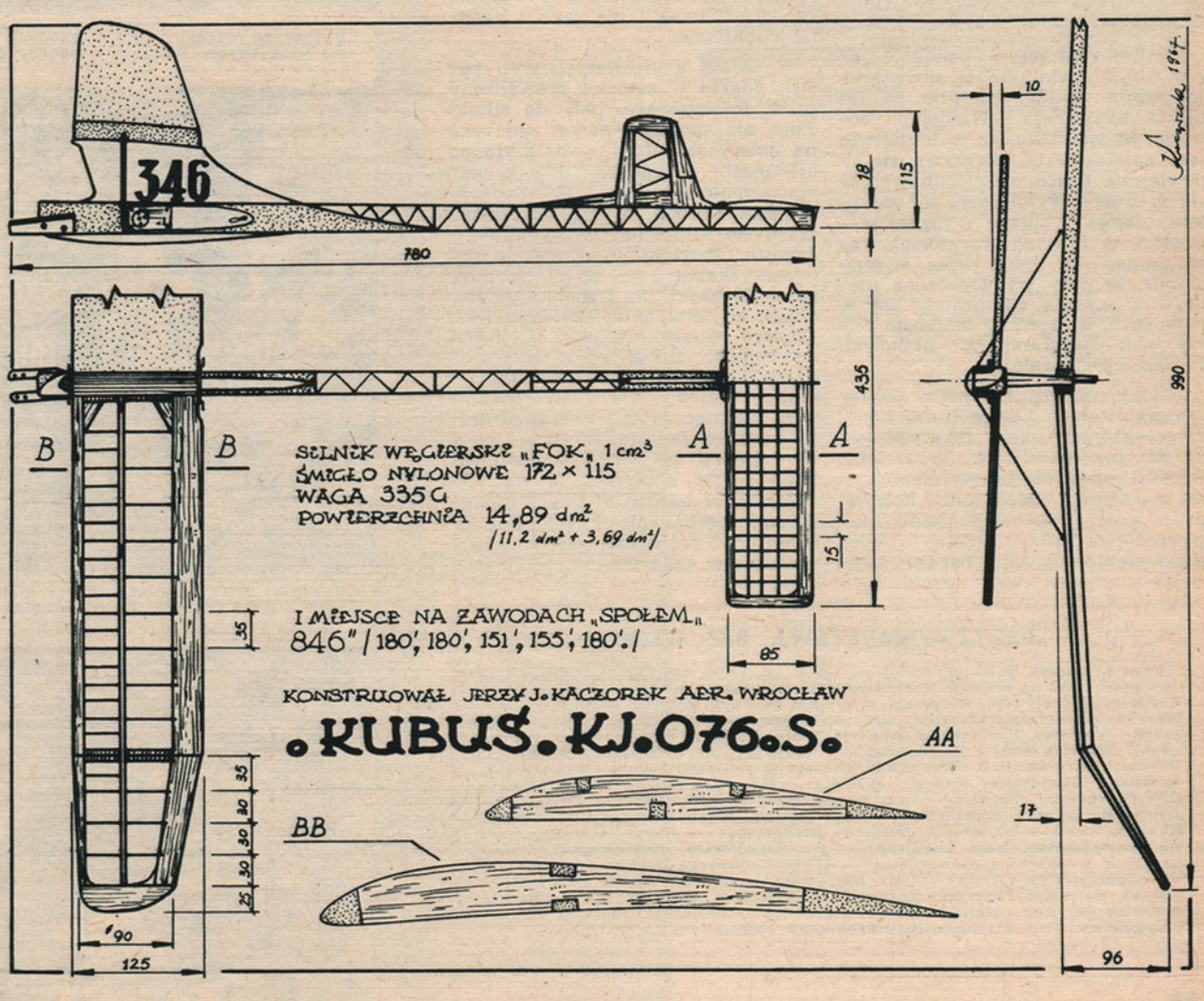
Na drugiej półkuli, w USA, stowarzyszenie modelarzy lotniczych opublikowało „Poradnik dla klubów modelarskich". Liczy on 32 strony i ma ukazywać się co miesiąc. U nas też przydałby się podobny przewodnik-informator, zawierający rzetelny opis i spis wszystkich kół, modelarni (APRL, LOK, ZHP) oraz pracowni szkolnych czynnych aktualnie w Polsce. Jakże byłoby radośnie mieć taki informator w kieszeni. Znalibyśmy każdy adres, godziny pracy i nazwiska kierowników. Bo na razie to zawsze stajemy wobec kłopotliwego problemu tak jak ostatnio, kiedy gościliśmy w Polsce przedstawiciela radzieckiej prasy modelarskiej z miesięcznika „Modelist-Konstruktor". Nasz gość chciał zwiedzić stołeczne modelarnie i ośrodki gospodarzy. Z kłopotu mógł dopiero wybawić niezawodny Pałac Młodzieży i modelarnie LOK w Warszawie i Katowicach. Oto klasyczny przykład braku informatora! Kto mógłby jednak taki informator wydać, nawet na powielaczu?!.

Tegoroczne XIV „Mistrzostwa Asów" modeli na uwięzi odbyły się w Liège w Belgii i wykazały ogromny postęp techniczny modelarzy z bratnich republik: Węgier i CSRS. W kategorii modeli szybkich (2,5 cm³) zwyciężył Węgier Toth — 257 km/h, przed swym rodakiem Krizsmą — 244 km/h. W akrobacji najlepszy był model Belga Vanderbeke'a — 5747 pkt. przed Czechosłowakiem Gabrisem — 5574 pkt i Finem Kari — 5403 pkt. W kategorii modeli wyścigowych najlepszy był zespół USA Jehlik—Stockton, uzyskując w finale na 200 okrążeń czas 9 minut 36 sekund. Na drugim miejscu znaleźli się Duńczycy, a na trzecim Węgrzy. W Mistrzostwach uczestniczyło 14 zawodników w kategorii modeli szybkich, 32 w kategorii wyścigowej i 22 w akrobacji. Na marginesie „Mistrzostw Asów" warto odnotować, że zawodnicy USA mieli model z silnikiem austriackim, sławnym już HP-15 Bugla. W roku ubiegłym startowali z silnikiem brytyjskim ETA, zupełnie jakby nie słyszeli o amerykańskich, silnie reklamowanych silnikach modelarskich. Takie to są przypadki. Węgrzy i Czesi natomiast startowali z silnikami rodzimej konstrukcji. Stąd też trzeba pisać o ich ogromnym sukcesie i postępie technicznym.

Wróćmy jednak do spraw krajowych. Oto w Wydawnictwach Naukowo-Technicznych ukazała się interesująca książka dra inż. Rościsława Aleksandrowicza pod tytułem „Podstawy i rozwój lotnictwa". Jak informuje nota wydawnictwa, „w książce omówiono podstawowe zagadnienia dotyczące lotnictwa, a w szczególności aerodynamiki, teorii lotu, budowy samolotów, szybowców, śmigłowców, a ponadto zamieszczono wiadomości o eksploatacji samolotów i nauce pilotażu. Poruszone zagadnienia bogato zilustrowano na tle rozwoju historycznego. Książka jest przeznaczona dla szerokiego kręgu czytelników, dla uczniów szkół lotniczych, kursów szybowcowych, samolotowych, modelarzy oraz pracowników lotnictwa cywilnego".

Ponieważ Autor adresuje swoją pracę również do modelarzy, dlatego polecamy ją naszym Czytelnikom. Po pierwszym, bardzo pobieżnym przejrzeniu pracy dra Aleksandrowicza stwierdzić należy, iż może ona być bardzo pożyteczna, szczególnie dla kandydatów do lotnictwa. Co prawda wydawnictwo uczyniło wszystko, aby książka ta nie trafiła do rąk młodzieży! Jak można szumnie zapowiadać popularny podręcznik, wydając go w miniaturowym nakładzie ledwo ponad trzech tysięcy i w cenie 69 złotych za egzemplarz! Cóż z tego, że dano dobry papier i duże ilustracje z barwną, piękną okładką w obwolucie, jeśli książka za tę cenę nie dotrze do właściwego adresata! I bolejąc nad tym, ostatnio powtarzającym się, zjawiskiem, albo może modą wydawania super drogich książek popularno-naukowych, kończę tygodniowy przegląd nowości.

PAWEŁ ELSZTEIN



FILM LOTNICZY

Bez wizy

Z ciekawością i jednocześnie z niepokojem czekałem na film reżysera Hieronima Przybyła pod wiele mówiącym tytułem „Paryż — Warszawa bez wizy". Z ciekawością, ponieważ po dłuższej przerwie miał wejść na ekrany naszych kin jeden z filmów o tej tematyce, których stanowczo za mało oglądamy w naszym kraju; z niepokojem, bo film lotniczy, nawet w oparciu o dobry scenariusz, zrealizować dość trudno, choćby ze względu na sam temat, jakim jest lotnictwo. Stwierdzenie to może wydać się w pierwszej chwili trochę niezrozumiałe. Okaże się jednak jak najbardziej uzasadnione, gdy zważy się, że reżyser musi pokonać wiele specyficznych trudności, a ponadto w trakcie realizacji filmu potrzebni mu są konsultanci, choćby dlatego, aby zachować poprawność szczegółów, których tak wiele występuje właśnie w filmie o tej tematyce.

W filmie lotniczym, podobnie jak i w filmie kryminalnym, obowiązuje pewna zasada, pewna od lat utarta konwencja. Wiadomo bowiem, że wszystko, co w lotnictwie jest najciekawsze, rozgrywa się w powietrzu. Praca załogi odbywająca się w trzech wymiarach, lot samolotu, ziemia oglądana z różnej wysokości, w różnych warunkach, raz w słońcu to znów przez strzępy chmur, w nocy wygwieżdżone niebo, lub pokryte chmurami, lot w chmurach, w deszczu, w czasie burzy, nad chmurami w bajkowej, fantastycznej krainie...

Wydaje mi się, że żaden reżyser nie zrealizował jeszcze filmu lotniczego, którego akcja rozgrywa się w stu procentach w powietrzu. Schodzi więc często na ziemię — ale na ziemię wśród ludzi, których praca polega na zapewnianiu bezpieczeństwa lotu. Będzie to więc mało efektowna, ale bardzo ciężka praca mechaników naziemnych, praca meteorologów, łącznościowców i — powiedzmy — bardzo fotogeniczna i efektowna praca służby ruchu. Na trzecim miejscu należy postawić fragmenty z prywatnego życia lotników, związane z ich pracą, a dopiero na czwartym inne fragmenty.

Niestety, sceny z czwartej grupy są najliczniejsze i najbardziej drobiazgowo rozpracowane — zabawy, „popijawy", wykradanie dziewczyny, szmugiel itp. Z pracy lotniczego naziemia pokazano mały fragmencik sielsko anielskiego obijania się na lotnisku mechaników. Na siłę wtłoczono naiwną scenę sądu, naiwną, gdyż żołnierz na wojnie odpowiada albo dyscyplinarnie przed dowódcą, albo przed sądem polowym. Jeżeli zasługuje na naganę, nikt go nie ciąga po sądach.

Natomiast sceny z grupy pierwszej, rozgrywające się w powietrzu, są dość naiwne i nie zawsze zgodne z realiami.

W jednej z pierwszych scen pocisk uderza w samolot prowadzony przez Polanickiego, pali się silnik. Pilot nie spogląda nawet ani razu na palący się silnik — po czym po kilkunastu sekundach daje rozkaz opuszczenia samolotu. Jeżeli decyzja jest słuszna, to nie ma chwili czasu do stracenia, a tymczasem Janotta, drugi pilot, ociąga się zamiast skakać ze spadochronem, włazi do bagażnika i siedzi tam tak długo, aż samolot opuści Polanicki. Dopiero wtedy wychodzi i wraca do kabiny załogi. Co się stało? Prawdopodobnie silnik przestał się palić. Możliwe, ale skąd może o tym wiedzieć widz, ba — skąd może wiedzieć Janotta, skoro ani razu nie zerknął na silnik, natomiast bawił się z kotkiem. Miłość do zwierząt to bardzo piękna i humanitarna cecha, ale gdyby reżyser filmu choć raz znajdował się w powietrzu, w palącym się samolocie, to na pewno nie pozwoliłby Janotcie na tego rodzaju sceny.

Zupełnie inna sytuacja jest w czasie lotu nad Węgrami. Przestała pracować radiostacja, lotnisko w Budapeszcie zakrywają niskie chmury. Janotta ma paliwa na dwie godziny lotu. Nic więc nie stoi na przeszkodzie, by spokojnie przeanalizować sytuację i podjąć właściwą decyzję. Tymczasem Janotta błyskawicznie, bez najmniejszego zastanowienia, podejmuje jedną po drugiej błędne decyzje. W rezultacie tych błędnych decyzji przylatuje do Krakowa. Honor Janotty ratuje jednakże, znajdujący się nie wiadomo dlaczego nad terytorium Czechosłowacji, polski samolot wojskowy. Jest zrozumiałe, że załoga Janotty mogła go nie widzieć, leciał bowiem wyżej z tyłu. Jak jednak nie mogła Janotty zobaczyć owa tajemnicza załoga lecąc za nim i zaledwie dwadzieścia metrów wyżej, to już pozostanie tajemnicą reżysera. W każdym razie była to wyjątkowo nieudolna załoga i nie przestrzegająca żadnych przepisów — bo jak można prowadzić w powietrzu rozmowę nie związaną z ruchem lotniczym. Byłoby to zrozumiałe, gdyby było do czegoś potrzebne, np. Janotta zgubiwszy się wchodzi na ogon lecącego samolotu i dzięki temu trafia do Krakowa. Ale nic takiego nie ma miejsca. Tajemniczy samolot znika, a Janotta jak gdyby nigdy nic leci do Krakowa.

Takich bezsensownych scen jest więcej.

A propos błędów. Bohater filmu, pilot Janotta w pewnym momencie mówi: „Pilot w życiu myli się tylko raz". Ten slogan, wyjęty z ust sapera, zupełnie tu nie pasuje. Przypuszczam, że każdy z żyjących obecnie pilotów popełnił nie jeden błąd. Ale jeżeli reżyser chce stworzyć taką sylwetkę lotnika, to niech dalej będzie konsekwentny. Tymczasem Janotta i ludzie z jego załogi popełniają błąd po błędzie i żyją do końca filmu.

Ale wróćmy jeszcze do samolotu Janotty, który przelatuje nad węgierską radiolatarnią w miejscowo-

Szkoda, że oglądając film o tematyce lotniczej jesteśmy świadkami takich oto scen. Czyżby sceny te wchodziły do „repertuaru" akrobacji lotniczej?

Powyżej: Żona Janotty, Elżbieta (Pola Raksa) w oczekiwaniu na wiadomość o mężu (z lewej). Poniżej: Jedna z ciekawszych scen filmu „Paryż — Warszawa bez wizy".

„PARYŻ — WARSZAWA BEZ WIZY"

Film produkcji polskiej. Tytuł roboczy: „Jutro w Warszawie". Scenariusz (na podstawie opowiadań Kazimierza Sławińskiego „Powietrzne awantury"): Kazimierz Koźniewski. Reżyseria: Hieronim Przybył. Zdjęcia: Stanisław Loth. Muzyka: Waldemar Kazanecki, wykonanie: zespół „Novi". Kompozytorzy piosenek: Wojciech Piętowski i Andrzej Woźniakowski; wykorzystano utwory „John Brown's body" i „Zuzanna" w aranżacji A. Ciechana. Scenografia: Wojciech Krzysztofiak. Kierownik produkcji: Zwonimir Ferić. Wykonawcy: Janotta — Mieczysław Kalenik, Elżbieta — Pola Raksa, Lenciak — Mieczysław Czechowicz, Kotwicz — Jerzy Turek, Lipiński — Marian Łącz, Polanicki — Janusz Bylczyński, ambasador — Józef Nowak, rodak z Paryża — Bogumił Kobiela, lotnik amerykański polskiego pochodzenia — Jerzy Kaczmarek, dowódca wojskowej bazy lotniczej — Igor Śmiałowski, radiotelegrafistka — Krystyna Sienkiewicz, stewardessa — Alicja Bobrowska oraz inni.

Produkcja: ZRF „Rytm" — 1967. Kierownik artystyczny Zespołu: Jan Rybkowski. Kierownik literacki Zespołu: Jan Gerhard. Szef produkcji Zespołu: Zygmunt Szyndler. Atelier i laboratorium: WFD Warszawa. Charakter filmu: przygodowy. Film czarno-biały, szerokoekranowy.

KRÓTKA TREŚĆ FILMU

Pierwsze dni pokoju. Janotta otrzymuje rozkaz wylotu do Paryża. Na pokładzie wysłużonego transportowca przewozi pierwszego w życiu pasażera, którym jest... ambasador Polski we Francji. Podczas pobytu nad Sekwaną poznaje młodą polską aktorkę — Elżbietę, która znalazła się tam po Powstaniu Warszawskim. W drodze powrotnej, w powietrzu, Janotta odkrywa jej obecność na pokładzie. To oczarowani dziewczyną członkowie załogi ułatwiają jej powrót do kraju. Kłopoty z pasażerem bez wizy okazują się drobnostką wobec następnych niespodzianek. Janotta zmuszony zostaje do lądowania na lotnisku amerykańskim na terenie Niemiec. Nie wiadomo jak długo trwałaby ta przymusowa przerwa w locie, gdyby nie śmiała decyzja ucieczki od gościnnych skądinąd Amerykanów. Powiodła się brawurowa ucieczka, udało się przemycić nielegalnego pasażera z lotniska do miasta. Elżbieta będzie jednak częstym gościem na płycie lotniska. Od lat — jako żona Janotty — oczekuje tu jego powrotów.

ści Pecz. Otóż po pierwsze radiolatarnia ta została wybudowana ładnych parę lat po czasie, w którym odbywa się akcja. W opowiadaniu pt. „Mgła", które posłużyło za kanwę tego fragmentu filmu, akcja rozgrywa się w 1947 roku, a więc w okresie użytkowania radiolatarni lotniskowych, które wyłączano wówczas, gdy nie było informacji o samolocie lecącym na dane lotnisko. Natomiast radiolatarnie ustawiane w korytarzach przelotowych pracują bez przerwy całą dobę. Wyłączanie ich z tego powodu, że na lotnisku w Budapeszcie panują warunki OBJ — byłoby nonsensem, stawiającym co najmniej w dziwnym świetle Węgrów. W konkretnym przypadku każdy samolot lecący do Budapesztu z południa musi przelecieć nad radiolatarnią Pecz. Niezrozumiała jest więc decyzja Janotty przyjęcia kursu na Pecz, lecąc bowiem z Sofii musiał lecieć kursem na Pecz. Przelatując nad Peczem wyrzuca koszulę radiooperator. Koszula ta cudownym sposobem wpada w ręce obsługi radiolatarni. I co dalej? Węgrzy kierowani intuicją wysyłają depeszę do Warszawy (a dlaczego nie do Moskwy lub do Paryża), ignorują całkowicie dyscyplinę obowiązującą w ruchu lotniczym. No dobrze, może ta scena była do czegoś potrzebna reżyserowi? Nic podobnego! W Warszawie depeszę odbiera niejaki major-pilot Szubiński, stwierdzając, że Lenciakowi coś się stało. Na tym koniec. Co się mogło stać Lenciakowi? Chyba zostawił na ziemi koszulę, a sam poszybował w przestrzeń.

A oto inna, również rzucająca się w oczy, scena. Załoga Janotty lecąc z Paryża słyszy w kabinie wołanie „na pomoc". Jak reaguje? Oto wszyscy członkowie załogi z pierwszym pilotem na czele biegną do kabiny pasażerskiej. Można było wybaczyć to jawne pogwałcenie przepisów i dobrych obyczajów — gdyby potem coś się stało. Ale nie dzieje się nic; załoga przypomina sobie, że w kabinie pilotów nikogo nie ma i wraca na swoje miejsca.

Większość akcji filmu rozgrywa się w pierwszych latach powojennych a więc w okresie już dla nas historycznym. Rzecz zrozumiała, że film fabularny — to nie film dokumentalny. Reżyser ma niewątpliwie prawo odbiegać nieco od historii i czynić pewne odstępstwa, pod warunkiem, że jest to potrzebne dla akcji filmu

Jak było naprawdę i jak tę prawdę, oczywiście w oparciu o scenariusz, przedstawił reżyser? Otóż pierwszy swój zagraniczny lot Janotta odbywa 9 maja 1946 roku (w pierwszą rocznicę zakończenia wojny). Ostatnia natomiast grupa pilotów wojskowych została przeniesiona do PLL LOT dnia 1 stycznia 1946 r. W dniu 9 maja 1946 roku w brytyjskiej strefie okupacyjnej już nie bazowała żadna polska jednostka lotnicza. Nie mogło więc dojść do spotkania Janotty z lotnikami Polskich Sił Powietrznych. Warto tutaj przypomnieć, że przed 1 maja 1946 roku na lotnisku Okęcie została wybudowana druga droga startowa i częściowo odbudowano przedwojenny dworzec lotniczy (używany zresztą do dnia dzisiejszego jako dworzec krajowy). Wyglądało to więc nieco inaczej niż pokazano na filmie. Zresztą nie to jest najważniejsze.

Gorzej, gdy reżyser chce zaprezentować z powietrza zniszczoną Warszawę — i pokazuje stare zdjęcia z roku 1944 lub początku 1945, morze ruin i puste ulice. Zdjęcia robią wrażenie. Tak istotnie było na początku 1945 roku. Ale niezwłocznie po wyzwoleniu właśnie na ruinach Warszawy zaczyna kwitnąć życie. I to życie na ruinach było symbolem Warszawy 1946 r.

Wypada pamiętać, że w maju 1946 r. po ulicach stolicy kursowały już tramwaje i prymitywne autobusy, że kończono odbudowanie mostu Poniatowskiego (oddanego do użytku 22 lipca), że we wrześniu 1945 r. odbył się na warszawskim lotnisku pierwszy powojenny pokaz lotnictwa sportowego i wojskowego. A więc Warszawa bynajmniej nie była pustynią. Dla kontrastu reżyser pokazuje Warszawę z lotu ptaka z roku 1967. Zdjęcia te prezentowało już wielu realizatorów filmowych. Jeżeli reżyser chciał pokazać odbudowaną Warszawę, to mógł ją równie dobrze pokazać na lotnisku Okęcie. Porównanie to byłoby bardzo interesujące. Można było pokazać jak pracowali radiotelegrafiści zimą 1945—1946 roku w namiotach (nie było jeszcze budynków), jak mechanicy na trzaskającym mrozie pod gołym niebem szykowali samoloty do lotu, jak całe kierownictwo ruchu, służba celna oraz WOP mieściły się w małym fińskim domku.

Można było pokazać, co zrobiono w ciągu 22 lat. A więc najnowocześniejszy ośrodek Kontroli Ruchu Lotniczego, precyzyjne radary umożliwiające lądowanie bez widoczności, olbrzymie hangary, wspaniałe zaplecze techniczne. A trzeba dodać, że wszystkie wymienione elementy są bardzo fotogeniczne i na pewno bardziej by zainteresowały widza niż zabawy w amerykańskim kasynie (wystarczyłoby na to tylko kilka minut). Ostatecznie mamy co pokazać i powinno nam bardzo zależeć na prezentacji dzisiejszego Okęcia. Niech widz oglądający film w małym miasteczku odniesie wrażenie, że od 1945 roku wiele zmieniło się w lotnictwie cywilnym naszego kraju.

Lotnictwo jest dziedziną pociągającą młodzież, pociągającą ze względu na romantyzm, przygodę i zupełnie inne warunki pracy niż na ziemi. Lotnictwu potrzebni są ludzie silni, odważni, zdecydowani. Każdy film, mający charakter przygodowy, komediowy czy dramatyczny, winien propagować lotnictwo, zbliżać do niego, odsłaniać mało znaną pracę załogi samolotu jak również poszczególnych służb lotnictwa.

Niestety omawiany film warunków tych nie spełnia. Widz odnosi wrażenie, że samolot sam trafia na lotnisko, sam przebija chmury i sam ląduje. Janotta ze swoją załogą jest taki sam, gdy walczy z ciężkimi warunkami atmosferycznymi, jak i wtedy, gdy bawi się w kasynie.

W jednej z ostatnich scen Janotta — będący w pełni sił i u szczytu kariery — wyraża zamiar przeniesienia się z personelu latającego do... zaopatrzenia. Niech realizatorzy filmu przyjmą do wiadomości, że przed pilotem, który kończy z lataniem, stoi otworem służba w ruchu lotniczym, w wyszkoleniu, na placówkach krajowych i zagranicznych — jednym słowem wszędzie, tylko nie w zaopatrzeniu, gdzie nie ma potrzeby zatrudniać pilotów z trzema milionami wylatanych kilometrów.

Widza razi także nieczystość i niepoprawność języka lotniczego. W filmie o tematyce lotniczej sprawa to nader istotna. W tym miejscu warto dla przykładu podać, że w naszym kraju nie ma Zarządu Ruchu Lotniczego i Dróg Lotniczych, o którym dowiadujemy się z filmu, lecz istnieje Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych.

Po kilkakrotnym obejrzeniu filmu — na pewno uwag, o których wspomniałem — byłoby więcej. Zresztą są to w większości uwagi, które widza nie znającego lotnictwa właściwie nie zaskakują, natomiast w większym lub mniejszym stopniu wprowadzają w błąd. A film, szczególnie przygodowy, winien moim zdaniem nie tylko bawić, ale również czegoś — choćby w minimalnym zakresie — uczyć. Mam tutaj przede wszystkim na myśli młodzież.

W naszym kraju — skromnie obliczając — mamy ponad sto tysięcy miłośników lotnictwa, którzy będą odbiorcami filmu reżysera Hieronima Przybyła. Są to w większości ludzie znający sprawy lotnictwa, a więc łatwo odkryją niepoprawności filmu.

Ale popatrzmy na film „Paryż — Warszawa bez wizy" spod przymrużonych powiek. Cieszy nas wszystkich to, że „Awantury powietrzne" Kazimierza Sławińskiego uzyskały pochlebną opinię i zostały zakwalifikowane do przeniesienia ich na taśmę filmową. Szkoda tylko, że Kazimierzowi Sławińskiemu nie zaproponowano współautorstwa scenariusza filmowego. Na pewno wówczas film zyskałby dużo i tym samym uniknięto by wielu rażących nieprawidłowości w filmie.

Inicjatywę podjęcia tematu lotniczego przez reżysera Hieronima Przybyła należy ocenić jak najbardziej pozytywnie. Ale sam reżyser realizując film — jak wiadomo — opiera się przede wszystkim na scenariuszu, który — rzecz zrozumiała — jest podstawą jego pracy. Stąd też pewne potknięcia w filmie, tak łatwo zauważalne przez ludzi związanych z lotnictwem, obciążają zarówno reżysera jak autora scenariusza.

Wydaje mi się, że „Paryż — Warszawa bez wizy" jak na film przygodowy jest obrazem, który może zadowolić jedynie widza mało wymagającego, szczególnie młodego.

Należy żałować, że w oparciu o „Awantury powietrzne" Kazimierza Sławińskiego nie powstał film wesoły i zabawny, urzekający pięknem jakie daje lotnictwo i pełen emocji, niezwykłych, ale i prawdziwych sytuacji, wspaniale podpatrzonych przez kamerę filmową.

Cóż, pozostanie nam znowu czekać kilka lat na nowy film o tematyce lotniczej, czekać z ciekawością i niepokojem, czy piękno jednego z najciekawszych zawodów — lotnika — znajdzie zrozumienie i przychylność Filmu Polskiego, czy któryś z reżyserów zada sobie rzetelny trud, aby zrealizować film lotniczy w pełni godny jego nazwy.

TADEUSZ MALINOWSKI

Z lewej: Młodzi piloci, uczestnicy kursu Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Foto: B. Koszewski

AEROKLUBY A ZMS

NIEDAWNO IX plenum Zarządu Głównego Związku Młodzieży Socjalistycznej, poświęcone omówieniu zadań organizacji w sprawie patriotycznego wychowania i ludowej obronności, poddało ocenie dorobek Związku Młodzieży Socjalistycznej w umacnianiu ludowej obronności oraz skonfrontowało posiadane już doświadczenie z aktualnymi zadaniami, jakie wypływają m. in. z ustawy „O Powszechnym Obowiązku Obrony Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej". Omówiono obszernie dotychczasowe wyniki działania, osiągnięte w efekcie stworzenia szerokiej płaszczyzny współpracy organizacji obronnych i młodzieżowych.

W tym roku mija właśnie 5 lat od nawiązania szerszej współpracy Aeroklubu PRL z ZG ZMS, którą zapoczątkowała wspólna organizacja obozów LPW, poprzedzona kampanią doboru odpowiednich kandydatów na szkolenie lotnicze. O poważnych efektach tej współpracy mówił zarówno referat wprowadzający na plenum ZG ZMS, jak też wystąpienia niektórych działaczy terenowych. Dlatego też wydaje się ze wszech miar celowe zwrócić uwagę na niektóre problemy ludowej obronności, będące obecnie jednymi z najważniejszych zadań organizacji obronnych i młodzieżowych.

Rozpoczęło się 5 lat temu

Problem doboru najlepszych kandydatów do lotnictwa (obecnie spośród uczniów X klas szkół ogólnokształcących i techników równorzędnych) nie należał nigdy do spraw łatwych, zwłaszcza na tak rozległym terenie, jak województwo olsztyńskie. Dlatego też nie przypadkowo działacze społeczni Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego przy rozwiązywaniu tego zadania szukali pomocy w ZW ZMS. I tak doszło 27.X.1962 roku do podpisania porozumienia w sprawie werbunku kandydatów do lotnictwa, za pośrednictwem komitetów szkolnych ZMS; przedsięwzięciu temu patronował kierownik Wydziału Młodzieży Szkolnej. Efekty pierwszych wspólnych zamierzeń okazały się zachęcające i już 18 marca 1963 r. ZW wspólnie z Zarządem Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego opracowały plan pracy na 1963 r. W tydzień później sekretarz KW ZMS skierował pismo do kół, zalecające czynne włączenie się do pracy. W lipcu na lotnisku zorganizowano pierwszy obóz szybowcowy LPW z mieszanym kierownictwem. Szkolonymi byli najlepsi spośród członków ZMS, rekomendowani przez swoje koła.

Czy był to jednak pierwszy obóz lotniczy zorganizowany w kraju? Chyba nie, bo prymat należał jednak do Zielonej Góry, która w bieżącym roku po raz szósty szkoliła szybowników na ZMS-owskim obozie LPW. Dlaczego więc mówimy, że zaczęło się 5 lat temu? Bo właśnie w 1962 r. zarysował się szerszy front współpracy z ZMS. To już nie tylko Olsztyn i Zielona Góra, ale także Rzeszów, Wrocław, Krosno, Stalowa Wola.

Młodość się nie starzeje

W dniu 26 października 1965 r. odbyło się Prezydium ZG ZMS, na którym dokonano oceny realizacji uchwały XIV Plenum KC ZMS w sprawie zadań organizacji ZMS w dziedzinie umacniania ludowej obronności. W tezach rozesłanych do uczestników obrad i zaproszonych gości podkreślono z uznaniem, że we wspólnym froncie patriotycznego wychowania młodzieży i przysposabianie jej do umacniania ludowej obronności, organizacja ZMS-owska ma poważny dorobek, zwłaszcza we współpracy z aeroklubami regionalnymi. Na 12 obozach szkoleniowych LPW I stopnia setki młodzieży zdobywało trudną sztukę latania szybowcowego. 75% kandydatów przekraczających bramy Oficerskiej Szkoły Lotniczej po ukończeniu LPW II stopnia (ukończony pilotaż samolotowy) — to członkowie ZMS.

Ale nie tylko na tym zamyka się współdziałanie. Aeroklub Wrocławski i organizacja wojewódzka ZMS organizują nadto dla 48 uczestników obozu, członków ZMS, studium wiedzy lotniczej, widząc w nich przyszłych organizatorów pracy z młodzieżą. W Warszawie stołeczna organizacja ZMS obejmuje patronat nad sekcją spadochronową aeroklubu. Tradycyjny „Mały Gordon-Bennett" (zawody balonowe w Mielcu) ma stałego protektora w ZP. W Bielsku-Białej klub „Ikar" — to owoc współdziałania lotników z miejscową organizacją młodzieżową; tu młodzi spotykają ciekawych ludzi, poznają piękne tradycje polskich skrzydeł, uczą się tajników latania, organizują pracę modelarską. To samo Bydgoszcz. „Lato ZMS" — to dalsza okazja do organizacji spadochronowych i szybowcowych obozów wypoczynkowych w wielu ośrodkach.

Wreszcie Poznań; terenowe Koło ZMS w Aeroklubie Poznańskim. Prawie 70 członków, własny kolektyw społeczny uczy i wychowuje, organizuje wyczyn lotniczy, jest prawą ręką kierownictwa aeroklubu. Sami, własną pracą, w sąsiednim PGR zgromadzili środki na organizację obozu, nie czekali na pomoc z założonymi rękami. Dziś mają zasłużony mir; o przyjęcie na obóz ubiegają się z terenu całej Wielkopolski. Trudno także pominąć milczeniem liczne patronaty nad dużymi imprezami lotniczymi, jak XIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Grudziądzu, modelarskimi w Słupsku, czy efektywną pracą w Kielcach.

Ciągłe doskonalenie już istniejących form, stałe poszukiwanie nowych, pozwala nieustannie odnajdywać lepsze i bardziej skuteczne formy współdziałania. A ich efekty — owszem, są. W bieżącym roku na każdą dziesiątkę przekraczających bramy Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej — dziewięciu to członkowie ZMS. Ale nie te 90% jest wykładnikiem dobrej roboty. Chyba jeszcze ważniejsze jest to, że kierownictwo WOSL z pełnym zadowoleniem mówi o coraz lepszej jakości kandydatów na oficerów lotnictwa.

W obliczu nowych zadań

Na IX Plenum ZG ZMS, poświęconemu omówieniu roli ZMS w umacnianiu i rozszerzaniu ludowej obronności, dokonano nie tylko oceny dotychczasowego dorobku, ale nakreślono ambitne nowe zadania, wynikające zarówno z międzynarodowej sytuacji jak i sytuacji wewnętrznej. Uczestniczący w obradach plenum Szef GZP WP gen. dyw. J. Urbanowicz obszernie nakreślił główne elementy ustawy o powszechnym obowiązku obrony PRL i wskazał na wezłowe zadania pracy ideowo-wychowawczej ZMS wśród różnych środowisk młodzieży, a także jej roli w przygotowaniu młodych ludzi do służby wojskowej, a w tym oczywiście i dla lotnictwa. Dyskusja poważnie wzbogaciła i pogłębiła problematykę spraw społecznej obronności, stwarzając dalsze korzystne warunki do wzbogacenia współpracy Aeroklubu PRL z ZMS w płaszczyźnie „ZMS a organizacje obronne". Przyjęta w toku obrad uchwała, jak też list „Do wszystkich Kół, Instancji i członków ZMS" na pewno pomoże w rozwiązaniu szeregu ważnych spraw, jak dobór kandydatów na szkolenie wstępne do Wojsk Powietrzno-Desantowych, upowszechnienie doświadczeń Koła ZMS przy Aeroklubie Poznańskim, pomoc w eksperymencie działaczy ZMS z Rudy Śląskiej, organizatorów szczepu lotniczego kilku specjalności itd.

We wspólnym froncie patriotycznego wychowania i przysposabiania młodzieży do obrony kraju istnieje wiele do zrobienia. Wyeliminowanie do końca kampanijności w pracy, oparcie jej o wielokierunkowe i konkretne plany, które stały się powszechną praktyką współpracy bieżącego roku ZW ZMS z aeroklubami wojewódzkimi, wszystko to wskazuje na stały postęp. Jest to chyba już pewna prawidłowość. Teraz chodzi o to, by formy te upowszechnić również i na jednostki powiatowe. Dotychczasowe wyniki, uzyskane przez poszczególne aeroklubu i Zarządy Powiatowe ZMS, pozwalają mieć przekonanie, że i w tej dziedzinie zostanie osiągnięty dalszy postęp.

BRONISŁAW ARABSKI
Szef Działu Społeczno-Politycznego Aeroklubu PRL

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

STEFAN BEREZOWSKI

URODZIŁ się 7 lipca 1897 r. we Lwowie. W maju 1915 r. kończy średnią szkołę realną w Wiedniu i zostaje wcielony do czynnej służby w wojsku austriackim. W roku 1916 kończy oficerską szkołę rezerwy piechoty, a 1 stycznia 1918 r. zostaje mianowany podporucznikiem. Ochotniczo przydzielony do oficerskiej szkoły lotniczej w Wiener-Neustadt (kurs obserwatorów lotniczych), kończy ją 10 października 1918 r. i zostaje skierowany jako obserwator na front włoski, do eskadry lotniczej, w której pozostaje do czasu rozpadu monarchii austriackiej.

2 listopada 1918 r. zgłasza się do lwowskiej eskadry lotniczej, bierze udział w zdobyciu lotniska Lwów-Lewandówka, a następnie lata w tejże eskadrze, przemianowanej później na 6 eskadrę wywiadowczą, jako obserwator. Pod koniec 1919 r. kończy niższą i wyższą szkołę pilotów i pełni kolejno funkcję dowódcy eskadry, dowódcy dywizjonu, zastępcy dowódcy pułku lotniczego, Komendanta Szkoły Podchorążych Lotnictwa (grupa techniczna) i dowódcy szkolnego batalionu lotniczego, ostatnio w stopniu podpułkownika i pilota obserwatora.

W chwili mobilizacji w roku 1939 zostaje wyznaczony na komendanta bazy lotniczej Wschód — Lwów. 19 września 1939 r. wraz z czterema bazami lotniczymi przekracza granicę polsko-rumuńską. Z Rumunii przedostaje się do Francji i 10 stycznia 1940 r. w Paryżu otrzymuje przydział do Lyonu, jako komendant lotniczej stacji zbornej. Po upadku Francji w lipcu 1940 r. przedostaje się przez Gibraltar do Anglii. W Anglii pełni służbę jako dowódca zgrupowania oficerów lotniczych i jest na różnych kursach administracji technicznej lotnictwa i w fabrykach lotniczych. Uznany za niezdolnego do służby bojowej, między innymi z powodu dawnych ran, pracuje w szkolnictwie oraz w sztabie Inspektoratu do spraw okupacji naszych ziem zachodnich.

W czerwcu 1947 r. wraca do kraju i pracuje zawodowo jako technik-mechanik. W maju 1963 r. przechodzi na rentę.

Niezależnie od służby i pracy zawodowej pracuje od 1923 r. społecznie nad propagandą lotnictwa sportowego w LOPP i w aeroklubie, a od 1947 r. w Lidze Lotniczej, Lidze Przyjaciół Żołnierza i w Lidze Obrony Kraju. Obecnie pełni funkcję wiceprezesa Zarządu Dzielnicowego Ligi Obrony Kraju Poznań-Wilda. Za pracę społeczną otrzymał w roku 1957 złotą odznakę Zasłużonego Działacza Ligi Przyjaciół Żołnierza i w roku 1964 złotą Odznakę Honorową m. Poznania.

Odznaczony został: polową odznaką obserwatora i polową odznaką pilota, czeską odznaką pilota, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi oraz medalami wojennymi.

KG

DO i OD REDAKTORA

DZIEJE PAMIĄTKOWEGO MEDALU

Wielce Szanowny
Panie Redaktorze!

W związku z listem E. Haniszewskiego „Do wspomnień o Jerzym Bajanie", jaki ukazał się na łamach „Skrzydlatej" (nr 39 z 29 września br.), pragnę dodać kilka uzupełnień i sprostowań do niezwykle ciekawej historii medalu Bajana. Przede wszystkim chciałbym podkreślić, że ja osobiście z przekazaniem medalu na ręce płka Bajana nie miałem nic wspólnego, a główna postać dramatu, Zdzisław Wojtasiewicz, nie jest w liście wspomniany.

Wkrótce po 1956 r., wobec radykalnej zmiany stosunków w kraju, Józef Tomankiewicz z Londynu rozpoczął akcję pomocy młodzieży modelarskiej w Polsce. W styczniu 1957 r. nawiązał łączność ze znanym modelarzem i wychowawcą młodzieży lotniczej Feliksem Pawłowiczem ze Szczecina, wspominając w toku korespondencji, dotyczącej wysyłki materiałów modelarskich, że dość często widuje płka Bajana. W kwietniu tegoż roku F. Pawłowicz powiadomił J. Tomankiewicza, że jego znajomy — jak się później okazało Zdzisław Wojtasiewicz — jest w posiadaniu specjalnego medalu pamiątkowego, wybitego przez miasto Lwów, na cześć zwycięstwa Jerzego Bajana w Challenge'u 1934 i że chętnie zwróci tę cenną pamiątkę jej prawowitemu właścicielowi płk. Bajanowi, o ile to będzie zagwarantowane.

Medal ten Wojtasiewicz odnalazł w roku 1947 w Szczecinie, między sztućcami, w szufladzie starego kredensu kuchennego w mieszkaniu poniemieckim. Doceniając znaczenie niespodziewanego odkrycia, Z. Wojtasiewicz pieczołowicie przechowywał medal u siebie, wierząc, że nadejdzie dzień, w którym będzie go mógł przekazać Bajanowi. W międzyczasie odmówił odstąpienia medalu kilku zbieraczom pamiątek lotniczych, którzy oferowali mu zań znaczne sumy. Z F. Pawłowiczem zetknął się Z. Wojtasiewicz w przedsiębiorstwie „Mostostal", gdzie obydwaj pracowali i zwierzył mu się z posiadania pamiątki.

W maju 1957 r. J. Tomankiewicz odwiedził kraj, wezwany nagle przez rodzinę w związku z poważną chorobą matki staruszki. Spotkał się przy okazji z F. Pawłowiczem, który przekazał mu medal z prośbą o dostarczenie go płk. Bajanowi. Natychmiast po powrocie do Londynu J. Tomankiewicz odwiedził Bajana i uroczyście oddał w jego ręce odnaleziony medal, podkreślając, że tylko wypełnia życzenie znalazcy i F. Pawłowicza. Pułkownik był ogromnie wzruszony i uradowany. Poprosił też o adres F. Pawłowicza i przesłał mu fotografię z dedykacją oraz list z podziękowaniem. Niestety, nazwiska właściwego znalazcy medalu, Zdzisława Wojtasiewicza, J. Tomankiewicz wówczas jeszcze nie znał i dlatego podziękowanie Bajana ograniczyło się do F. Pawłowicza i „nieznanego znalazcy". Dopiero w korespondencji z sierpnia 1957 r. F. Pawłowicz podał pełne imię i nazwisko znalazcy, Z. Wojtasiewicza, któremu należy przypisać w pełni zasługę przywrócenia cennej pamiątki jej właścicielowi.

Dzieje medalu ustaliłem głównie dzięki pomocy Józefa Tomankiewicza, który udostępnił mi całą korespondencję dotyczącą sprawy.

Łączę wyrazy poważania

J. B. Cynk, Londyn

LOGOGRYF

Do podanego diagramu wpisać 8 wyrazów o poniższych znaczeniach pamiętając, że tym samym liczbom odpowiadają te same litery. Litery czytane kolejno w rzędach poziomych dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: A — początek lotu: 1—18—3—8—18; B — część spadochronu: 6—10—3—1—10—3; C — jest na kole samolotu: 5—2—5—9—3; D — posiada go większość węży: 12—3—4; E — lot szybowca za samolotem: 7—5—17; F — służą do kierowania samolotem: 1—18—14—8—11; G — holenderskie linie lotnicze: 19—17—16; H — Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Powietrznych: 13—3—18—3.

Opracował: **Leon Siwek**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 24. XII. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Logogryf".

Poczta lotnicza

PRACA A SŁUŻBA WOJSKOWA

„Czy po ukończeniu Technikum Mechanicznego mogę pracować jako mechanik w lotnictwie cywilnym, nie idąc do zasadniczej służby wojskowej i czy organizowane są jakieś kursy (i gdzie) dla mechaników" — pisze **Jan Piekarski z Wojsławia, pow. Mielec.**

Praca w lotnictwie cywilnym, nawet w charakterze mechanika lotniczego, nie chroni przed odbyciem zasadniczej służby wojskowej. Absolwent Technikum Mechanicznego, a przy tym poborowy, jeśli pragnie uzyskać kwalifikacje mechanika lotniczego może starać się o przyjęcie np. do Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych czy innej szkoły technicznej lotnictwa wojskowego. Będzie on mógł wtedy jednocześnie zdobyć zawód mechanika lotniczego i i odbyć służbę wojskową.

Dokładnych informacji o wojskowych szkołach lotniczych udzielają wszystkie Powiatowe Sztaby Wojskowe (WKR-y).

MODELARNIA LOTNICZA

Stanisław Januszewicz — Żary. Do aeroklubu może należeć każdy, nawet ten, kto nie może z obiektywnych przyczyn odbyć szkolenia praktycznego w powietrzu. Kontakt z lotnictwem zapewnia również przynależność do modelarni lotniczej — i tę właśnie czynną formę wielce uczącego kontaktu z lotnictwem proponujemy naszemu Czytelnikowi.

W sprawie przyjęcia do modelarni lotniczej, a tym samym do aeroklubu, radzimy zwrócić się do najbliższego **Aeroklubu Ziemi Lubuskiej — Zielona Góra, lotnisko Przylep.** W aeroklubie tym uzyskać można również adresy aeroklubowych modelarni lotniczych, znajdujących się w wielu miejscowościach województwa zielonogórskiego.

PRAKTYKA SZKOLNA A LPW

Mieczysław Majka — Miłocice, k. Oleśnicy. W przypadku, kiedy praktyka szkolna koliduje z obozem Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, ewentualne nowe terminy czy inne rozstrzygnięcia tego problemu należy uzgodnić z dyrekcją szkoły, aeroklubem, Powiatowym Sztabem Wojskowym i przedstawicielami zainteresowanych przedstawicieli wojsk lotniczych.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Andrzej Żyluk — Szczecin, ul. Felczaka 4/5, m. 25 poszukuje następujących książek lotniczych: B. Arct — „W podniebnej chwale" i „Samoloty świata", P. Elsztein — „Przegląd samolotów bombowych", J. Wojciechowski — „Przegląd samolotów myśliwskich".

Na życzenie podajemy też adres księgarni wysyłkowej: **Powszechna Księgarnia Wysyłkowa — Warszawa 47, ul. Nowolipie 4.**

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 429

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI zatwierdziła następujący wyczyn jako rekord międzynarodowy.

REKORD KOBIECY
KLASA D-1 (szybowce jednomiejscowe)
Odległość przelotu docelowo-powrotnego

Adela Dankowska (Aeroklub Poznański) na szybowcu typu Foka SP-2419, na trasie: Pawłowice — Kielce — Pawłowice. Leszno, dnia 6 lipca 1967 roku. **591,6 km**

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

58 (3160) **Ireneusz Juchnicki** — 6 h 16 min, 1300 m, 60 km (11.05.1967)
59 (3161) **Janusz Pankiewicz** — 5 h 18 min, 1500 m, 55 km (2.07.1967)
60 (3162) **Ryszard Zasada** — 5 h 04 min, 1475 m, 77 km (6.07.1967)
61 (3163) **Andrzej Krupiński** — 5 ha 17 min, 1050 m, 65 km (6.07.1967)
62 (3164) **Eugeniusz Sakowicz** — 5 h 45 min, 1250 m, 57 km (10.07.1967)
63 (3165) **Ryszard Aszurkiewicz** — 7 h 05 min, 1100 m, 79 km (26.07.1967)
64 (3166) **Lech Dulas** — 5 h 55 min, 1200 m, 55 km (26.07.1967)
65 (3167) **Stanisław Mazurek** — 5 h 42 min, 1125 m, 140 km (26.07.1967)
66 (3168) **Aleksander Komorowski** — 6 h 07 min, 1200 m, 55 km (26.07.1967)
67 (3169) **Mieczysław Bator** — 5 h 52 min, 1025 m, 84 km (26.07.1967)
68 (3170) **Klemens Adamczyk** — 5 h 15 min, 1100 m, 57 km (26.07.1967)
69 (3771) **Benedykt Groszek** — 5 h 05 min, 1275 m, 58 km (27.07.1967)
70 (3172) **Tadeusz Skuza** — 6 h 30 min, 1150 m, 125 km (27.07.1967)
71 (3173) **Jerzy Zyła** — 5 h 15 min, 1550 m, 55 km (28.07.1967)
72 (3174) **Wiesław Targoński** — 5 h 16 min, 1350 m, 55 km (28.07.1967)
73 (3175) **Wiesław Wiktorowicz** — 5 h 29 min, 1400 m, 55 km (29.07.1967)
74 (3176) **Ryszard Garus** — 5 h 28 min, 1100 m, 55 km (29.07.1967)
75 (3177) **Janusz Pondo** — 5 h 18 min, 1175 m, 52 km 30.07.1967)
76 (3178) **Henryk Bronowicki** — 5 h 11 min, 1400 m, 52 km (30.07.1967)
77 (3179) **Przemysław Twardochlib** — 5 h 37 min, 1500 m, 56 km (2.08.1967)
78 (3180) **Jerzy Ostaszewski** — 5 h 32 min, 1350 m, 56 km (2.08.1967)
79 (3181) **Janina Gass** — 5 h 15 min, 1100 m, 104 km (6.08.1967)
80 (3182) **Paweł Lipowczan** — 5 h 15 min, 1050 m, 75 km (6.08.1967)
81 (3183) **Edward Przebieracz** — 6 h 19 min, 1870 m, 63 km (7.08.1967)
82 (3184) **Ryszard Wiśniewski** — 5 h 45 min, 1400 m, 54 km (8.08.1967)
83 (3185) **Janusz Przedwojewski** — 5 h 22 min, 1200 m, 55 km (8.08.1967)
84 (3186) **Joanna Chodakowska** — 5 h 32 min, 1300 m, 122 km (8.08.1967)
85 (3187) **Roman Pawłowski** — 5 h 28 min, 1660 m, 212 km (8.08.1967)
86 (3188) **Mieczysław Wójec** — 6 h 50 min, 1275 m, 80 km (9.08.1967)
87 (3189) **Lucyna Rybicka** — 5 h 34 min, 1460 m, 56 km (9.08.1967)
88 (3190) **Andrzej Całus** — 5 h 41 min, 1060 m, 51 km (9.08.1967)
89 (3191) **Marek Idźkowski** — 5 h 22 min, 1580 m, 56 km (9.08.1967)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL

KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

OSTATNIO ukazały się nakładem wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej dwie interesujące książki o tematyce lotniczej. Pierwsza z nich to **SZACHOWNICE NAD BERLINEM** — Edwarda Chromego. W książce tej czytelnik znajdzie wiele barwnych opisów ciekawych i emocjonujących lotów, przekazanych bezpośrednio przez ich uczestnika. Autor wspomnień przedstawia powstawanie pierwszej polskiej jednostki lotniczej na terenie Związku Radzieckiego, szkolenie pilotów na coraz to lepszych i trudniejszych samolotach, a ponadto swój udział w ostatnich miesiącach walk od Warszawy do Berlina.

Druga książka to **CIEŃ SPADOCHRONU** — Edwina Rozłubirskiego. Tematem łączącym wszystkie opowiadania Edwina Rozłubirskiego jest współczesne spadochroniarstwo wojskowe. Autor mówi o dzisiejszej służbie w jednostkach powietrzno-desantowych w sposób bezpośredni i prosty, barwnie i żywo, wprowadzając również elementy sensacji.

WKŁ
WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

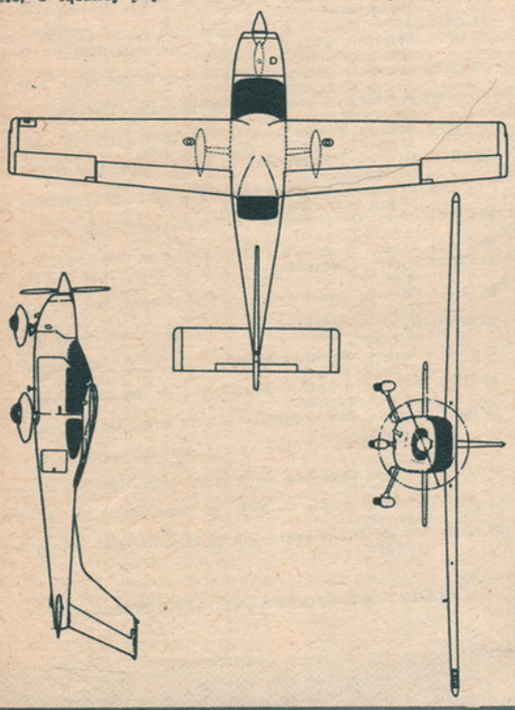
„SKRZYDLATA POLSKA"
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. **Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 10073 T-58

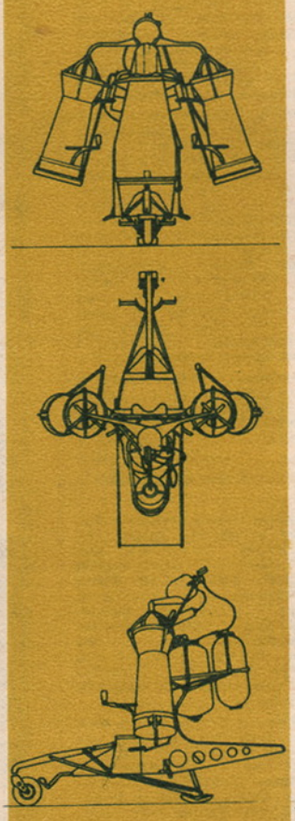
RAKIETA PO ŚWIECIE

SAMOLOT TURYSTYCZNY CESSNA-177

Zakłady Cessna rozpoczęły produkcję seryjną nowego samolotu 4-miejscowego oznaczonego „177". Profil płata laminarny z rodziny NACA 64. Rozpiętość — 10,86 m, długość — 8,22 m, powierzchnia nośna — 16,07 m², ciężar własny — 608 kG, ciężar całkowity — 1 066 kG. Prędkość max. — 227 km/h, prędkość przelotowa na wys. 3 000 m — 209 km/h, wznoszenie — 3,4 m/s, długość startu na przeszkodę 15 m — 480 m, długość lądowania znad przeszkody 15 m — 350 m, pułap — 3 870 m, zasięg — 1 200 km przy prędkości 209 km/h (1 330 km przy prędkości — 175 km/h). Silnik Lycoming 0-320-E2D o mocy 150 KM. Śmigło stałe o średnicy 1,93 m. Dwa integralne zbiorniki paliwa w płacie, o łącznej pojemności 186 l. Konstrukcja metalowa.



SKUTER RAKIETOWY

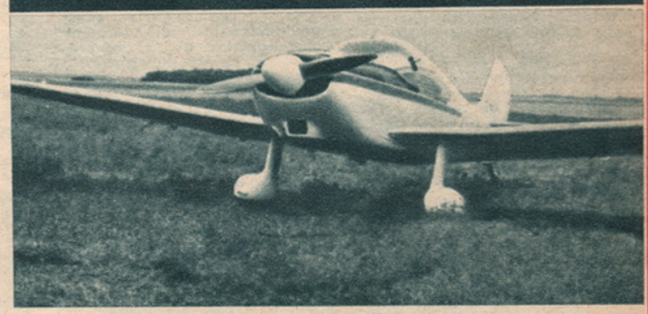


Rysunek przedstawia prototyp francuskiego aparatu latającego „Ludion", mającego zdaniem konstruktorów rozwiązać problem „latającego człowieka". Pojazd 1-miejscowy został opracowany przez Sud Aviation i SEPR.

„KWANT" Z MOSKWY

SKB-3PM-MAI „Kwant", taką nazwę nosi nowy radziecki doświadczalny samolot sportowy, opracowany przez studentów Instytutu Lotniczego MAI im. Sergo Ordżonikidze w Moskwie. Konstrukcja metalowa. Silnik gwiazdowy AI-14RF o mocy 300 KM. Śmigło przestawialne. Samolot 1-miejscowy; ma rozwijać prędkość max. — 420 km/h. Podwozie 2-kołowe wciągane w locie.

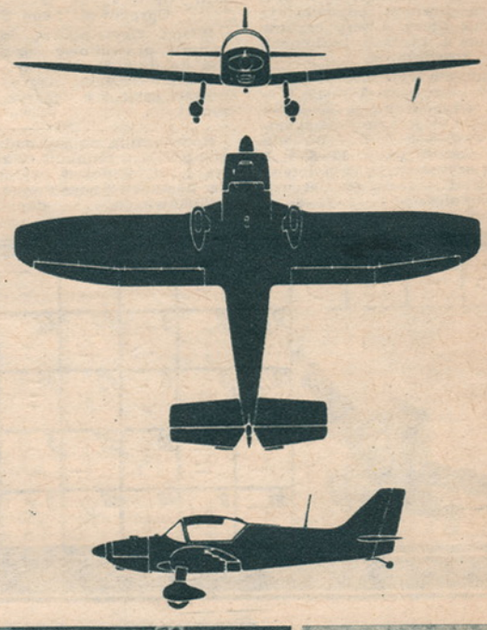
SAMOLOT TURYSTYCZNY CP-601

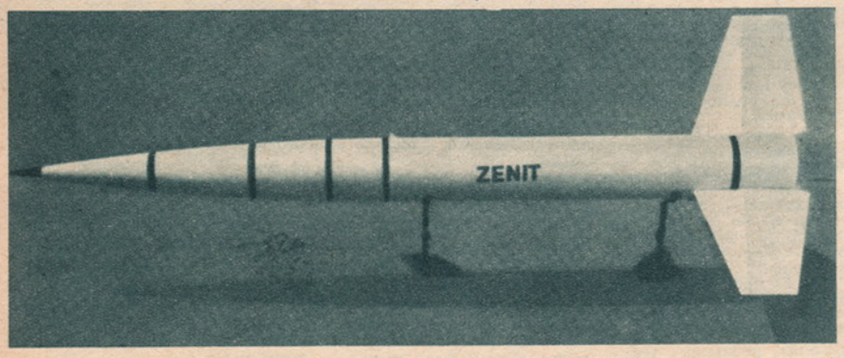


Znany konstruktor francuskich samolotów amatorskich Claude Piel opracował (tym razem nie dla amatorów) nowy 3-miejscowy samolot turystyczny CP-601 „Diamant" z silnikiem Rolls-Royce — Continental 0-200 o mocy 100 KM. Konstrukcja drewniana.

Rozpiętość — 9,6 m, długość — 6,62 m, pow. nośna — 13,3 m². Ciężar własny — 450 kG, ciężar całkowity — 770 kG. Prędkość max. — 220 km/h, prędkość przelotowa — 195 km/h, prędkość lądowania — 75 km/h, wznoszenie — 3 m/s, czas trwania lotu — 3 do 5 h.

Inne konstrukcje Cl. Piela, to samoloty: 1-miejscowy „Pinocchio" i 2-miejscowy „Emeraude".



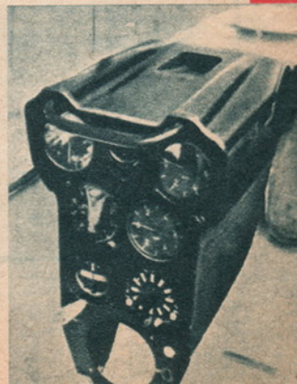


RAKIETA BADAWCZA „ZENIT"

27. X. 1967 r. w bazie Salto di Quirra wystrzelono szwajcarską rakietę badawczą „Zenit". Długość — 5,6 m, ciężar rakiety bez ładunku użytecznego — 610 kG, ładunek użyteczny — 25 do 130 kG. Pułap — 115 do 210 km.

KONKURENT

21. VII. 1967 r. został oblatany nowy francuski 1-miejscowy szybowiec klasy standard Wassmer WA-26, przewidywany do udziału w przyszłorocznych mistrzostwach świata w Polsce. Szybowiec ma konstrukcję drewnianą (przednia część kadłuba — z laminatu); jednocześnie jednak buduje się wersję całkowicie plastykową. Rozpiętość — 15 m, pow. nośna — 12,6 m², wydłużenie — 17,8, ciężar własny z 2 wariometrami i radiostacją — 220 kG, ciężar całkowity — 352 kG. Doskonałość max. — 33, najkorzystniejsza prędkość krążenia — 70 do 75 km/h.



LOT
NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

Nr 71 ● Grudzień ● 1967

PRÓBA OCENY

NIESPEŁNA dwa tygodnie dzielą nas od zakończenia 1967 roku, trzydziestego dziewiątego z kolei w historii Polskich Linii Lotniczych LOT. 1 stycznia wejdziemy w jubileuszowy, — czterdziesty rok działalności naszego przedsiębiorstwa w służbie komunikacji lotniczej. Nim statystycy podsumują wyniki pracy LOT-u w roku bieżącym, spróbujmy już teraz poddać ogólnej ocenie to wszystko, co uczyniliśmy dla dalszego rozwoju zagranicznych i krajowych połączeń LOT-u, dla usprawnienia i przyspieszenia podróży, poprawy warunków odprawy pasażerskiej na warszawskim Okęciu.

Oto zadania roczne w całkowitej pracy przewozowej PLL LOT zostały wykonane 9 listopada br. w wysokości 41 400 tys. t/km. Do końca roku — jak wskazują prognozy — zostaną one przekroczone ogółem o ok. 10 procent, z tego w lotach krajowych o ok. 28 proc. i w zagranicznych o 4 proc. Oznaczać to będzie przewiezienie ogółem ok. 680 tys. pasażerów, z tego w lotach krajowych ok. 440 tysięcy osób.

Szczególny wzrost osiągnęliśmy w lotach krajowych — w ogólnej pracy przewozowej o ok. 60 proc., a w przewozie pasażerów o ponad 50 proc. W roku bieżącym uruchomiliśmy szereg sezonowych linii, łączących bezpośrednio niektóre miasta wojewódzkie z pominięciem Warszawy. Przykładowo należy tu wymienić: Kraków — Poznań z połączeniem do Szczecina, Kraków — Koszalin, Katowice — Gdańsk, Rzeszów — Gdańsk. Dzięki otwarciu nowego lotniska pod Szczecinem wprowadzono bezpośrednie połączenie z Warszawą, szczególnie dogodne dla podróżnych udających się do nadmorskich uzdrowisk Wybrzeża Zachodniego. W związku z otwarciem krajowo - zagranicznego połączenia Kraków — Gdańsk — Kopenhaga, Kraków i Warszawa otrzymały w sezonie letnim niedzielne rejsy do Gdańska i z powrotem. W sezonie jesiennym uruchomiliśmy tytułem próby linię Wrocław—Szczecin. Dodajmy, że w okresie np. Międzynarodowych Targów Poznańskich oraz letniego szczytu przewozowego — nasze samoloty wykonały liczne rejsy dodatkowe na trasach krajowych, łączących zwłaszcza południe kraju z Wybrzeżem.

Rok bieżący przyniósł także dalszy rozwój linii zagranicznych LOT-u. Otwarto sezonowe połączenia z Warszawy do Shannon w Irlandii oraz do Splitu. Wykonaliśmy w okresie letnim wiele dodatkowych lotów z Warszawy do Dubrownika, Warny, Burgas i innych miejscowości wypoczynkowych.

Ogólna sieć stałych połączeń PLL LOT osiągnęła w sezonie letnim 38 371 km, w tym na liniach zagranicznych — 32 378 km i na krajowych — 5 993 km. Obejmowała ona 23 porty lotnicze w Europie oraz Kair w Afryce i Bejrut w Azji. Krajowe połączenia obejmują 9 miast wojewódzkich.

Rok bieżący przyniósł nam także kilka interesujących wydarzeń. Oto po raz pierwszy w 39-letniej historii przedsiębiorstwa powitaliśmy nie tylko półmilionowego, ale także 600-tysięcznego pasażera roku. Poza tym, w br. gościliśmy na pokładach samolotów PLL LOT 3-milionowego pasażera linii krajowych po wojnie oraz 4-milionowego pasażera w dziejach LOT-u.

Udało nam się w pewnym stopniu poprawić warunki odprawy pasażerskiej na Okęciu. Z funduszów inwestycyjnych LOT-u wybudowany został nowy pawilon przylotowy dworca zagranicznego oraz pomieszczenia dla przedstawicielstw zagranicznych towarzystw lotniczych — dzięki temu uzyskano pewną poprawę warunków w dworcu krajowym. Poza tym warto wspomnieć o nowym lokalu LOT-u we Wrocławiu; reprezentacyjne biura otrzymają wkrótce nasze przedstawicielstwa w Rzymie i Sztokholmie.

WIZYTA PREMIERA SZWECJI

Na pokładzie samolotu turbośmigłowego typu Il-18, należącego do PLL LOT, przybył do Warszawy z wizytą oficjalną premier Szwecji — Tage Erlander z małżonką oraz towarzyszącymi osobistościami. Uroczyste powitanie odbyło się na płycie Centralnego Portu Lotniczego Okęcie.

Na zdjęciu po prawej: Premier Szwecji przyjmuje raport dowódcy kompanii honorowej Wojska Polskiego. Z prawej premier Józef Cyrankiewicz.

Na zdjęciu u góry: Goście szwedzcy oraz witający ich premier Józef Cyrankiewicz w otoczeniu przedstawicieli najwyższych władz państwowych PRL słuchają hymnów narodowych Szwecji i Polski.

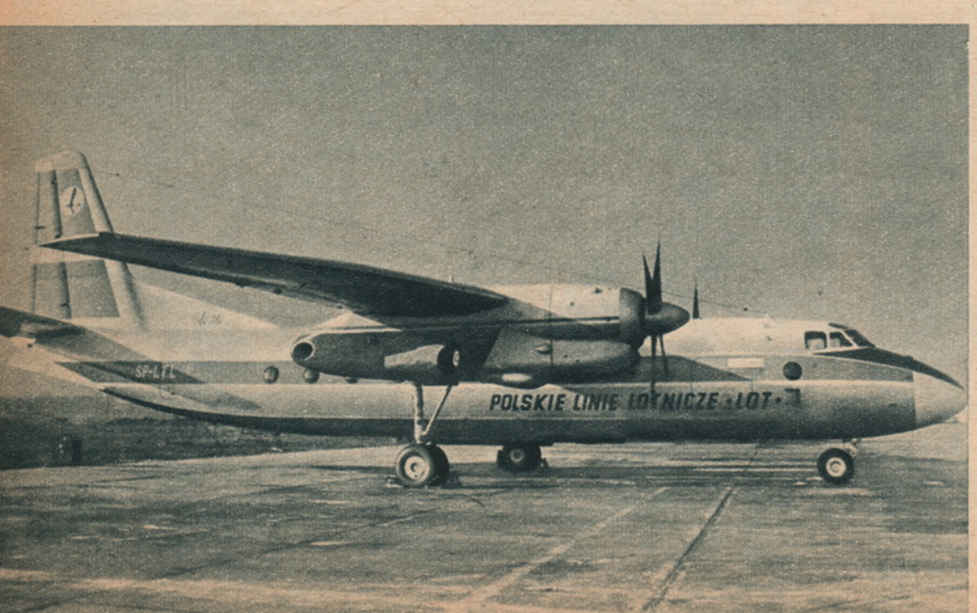
GOŚĆ Z NORWEGII

Na zaproszenie ministra Spraw Zagranicznych PRL Adama Rapackiego, przebywał w Polsce z wizytą oficjalną minister Spraw Zagranicznych Norwegii — John D. Lyng.

Norweski gość, wraz z towarzyszącymi mu osobami, podróżował do Polski samolotem typu An-24, należącym do PLL LOT. W drodze powrotnej minister John D. Lyng odleciał z Warszawy również LOT-owskim samolotem typu Il-18.

Minister John D. Lyng, żegnany przez ministra Adama Rapackiego, udaje się na pokład LOT-owskiego Ila-18 (zdjęcie po lewej).

Przed wejściem do samolotu kurtuazyjne pożegnanie ze stewardessą PLL LOT (zdjęcie po prawej).



Samoloty turbośmigłowe typu An-24 kursują na większości połączeń krajowych oraz na niektórych liniach zagranicznych LOT-u. Zyskały one sobie już stałych zwolenników — ze względu na wygodnie urządzone wnętrze i znaczną prędkość, która skraca czas podróży. Ostatnio PLL LOT otrzymały nowy, jedenasty z kolei samolot tego typu.

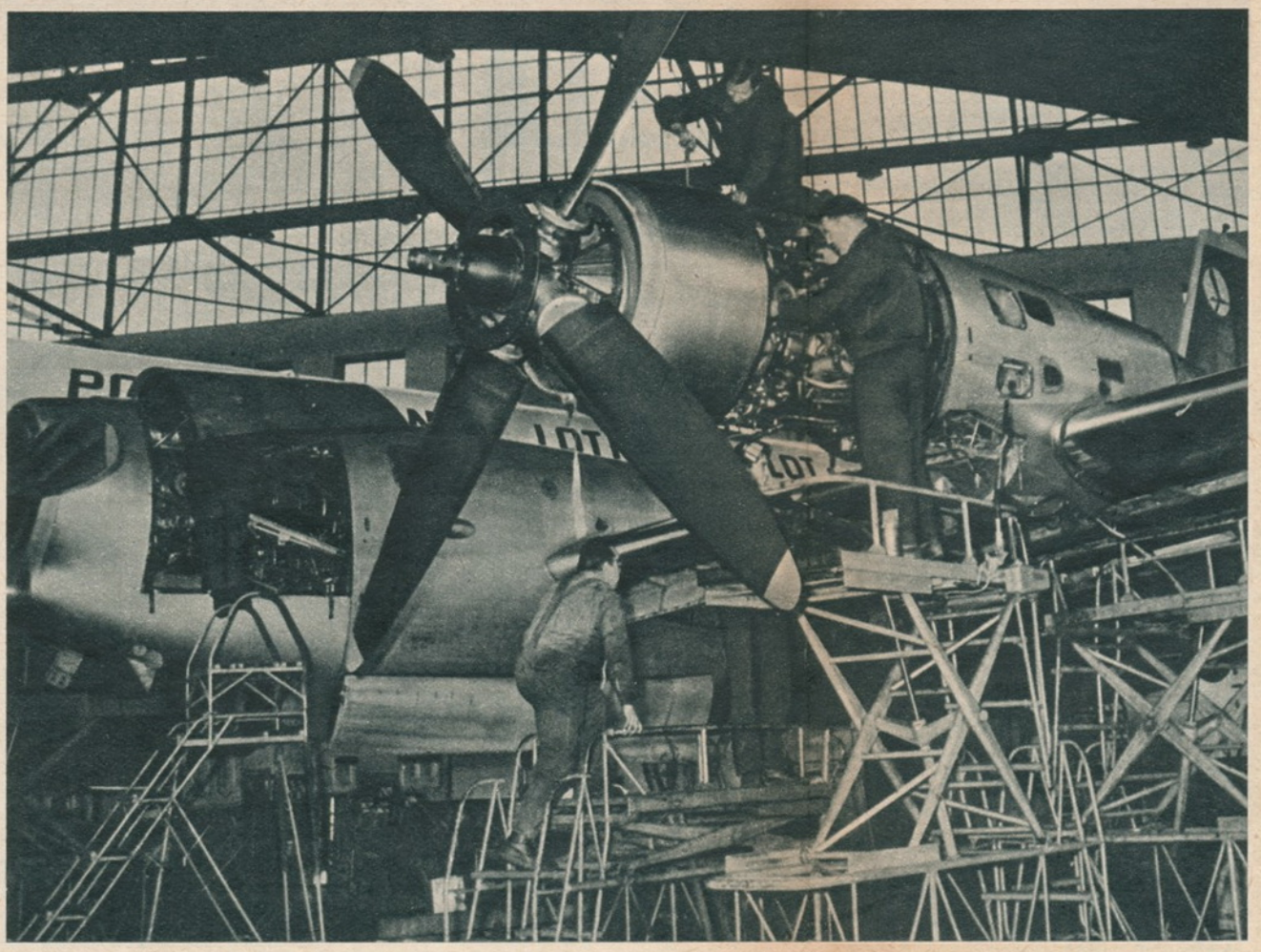
ROK 1967 — Międzynarodowym Rokiem Turystyki TURYSTYKA — Paszportem Pokoju

INTERNATIONAL TOURIST YEAR · ANNÉE INTERNATIONALE DU TOURISME · AÑO INTERNACIONAL DEL TURISMO 1967

Załoga PLL LOT uczciła 50 rocznicę Wielkiego Października na uroczystej akademii w Warszawie. Na zdjęciu: prezydium akademii.

Warszawskie przedstawicielstwo Radzieckich Linii Lotniczych AEROFŁOT z okazji październikowego święta zaprosiło na cocktail przedstawicieli PLL LOT, CZRLiLK oraz reprezentantów zagranicznych linii lotniczych. Toast wznosi reprezentant AEROFŁOTU Nikołaj Czernyszow — za dalsze pomyślne loty i współpracę na błękitnych szlakach, łączących kraje i kontynenty.

TROSKLIWE RĘCE



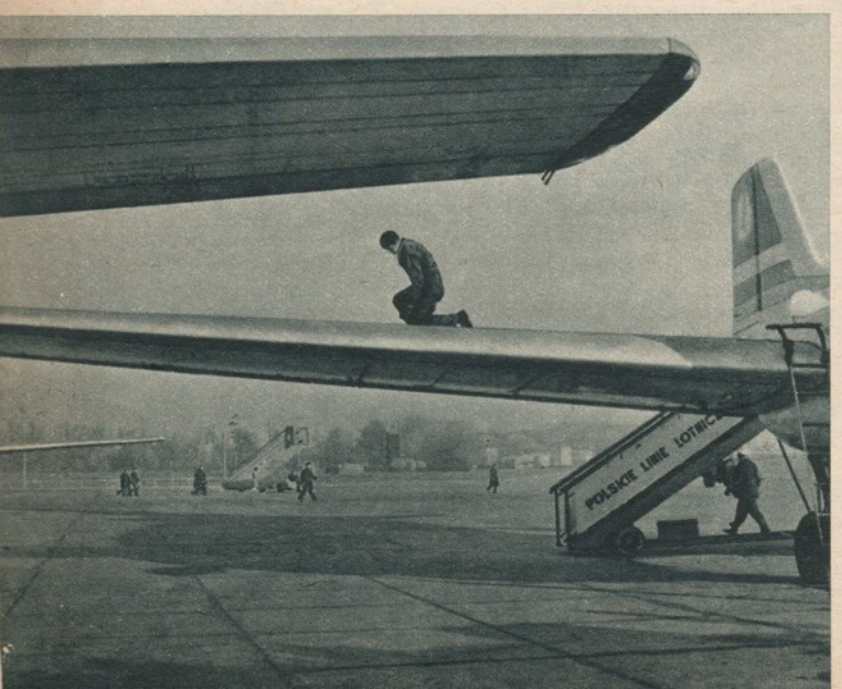
PRZED STARTEM

Pocztę powietrzną cenili sobie już starożytni, wysyłając ważne wiadomości za pośrednictwem gołębi. Dzisiaj korzystamy ze znacznie szybszego i pewniejszego sposobu przekazywania drogą lotniczą listów i paczek. W każdy krajowy i zagraniczny rejs samoloty PLL LOT zabierają worki z pocztą.

Na zdjęciu po prawej: wyładunek worków pocztowych na lotnisku Okęcie. Jeszcze tego samego dnia odlecą do dalekich miast w kraju i za granicą.

Już za parę minut LOT-owski Il-14 gotów będzie do startu. Jeszcze tylko ostatnie, kontrolne zabiegi i pasażerowie będą mogli wejść na pokład. (Zdjęcie u dołu po lewej).

Załadunek przesyłek towarowych do Moskwy. Ciężkie skrzynie nikną w obszernych lukach LOT-owskiego Ila-18. Precyzyjny sprzęt dotrze do adresata szybko i bezpiecznie. (Zdjęcie u dołu).



W dzień i w nocy trwa praca w warsztatach i hangarach PLL LOT na warszawskim Okęciu. Tu właśnie przeprowadzane są przeglądy techniczne naszych samolotów pasażerskich. Każda, nawet najdrobniejsza, czynność jest starannie zarejestrowana i poświadczona podpisem. PLL LOT dysponują wysoko wykwalifikowaną kadrą techniczną, która swą pilną i staranną pracą gwarantuje pełne bezpieczeństwo podróży naszymi samolotami pasażerskimi.

Fotoreporter LOT-u odwiedził ostatnio jeden z hangarów na Okęciu. Przeglądowi technicznemu poddawany był właśnie turbośmigłowy samolot typu Il-18. Każda, nawet najdrobniejsza część samolotu podlegała starannej kontroli. Nie zapomniano także i o zabiegach kosmetycznych, by samolot prezentował się jak najładniej.

POWRÓT DO KAIRU

Samolotem PLL LOT odleciało do Kairu czterech polskich pilotów, zatrudnionych przez Zarząd Kanału Suezkiego. Przebywali oni na urlopie w kraju i obecnie po powrocie do ZRA gotowi są w każdej chwili objąć służbę zarówno przy oczyszczaniu Kanału jak i jego normalnej obsłudze — o ile stanie się to możliwe.

Grupa 32 dwóch pilotów oraz mechaników pokładowych PLL LOT odleciała do Związku Radzieckiego na kurs szkoleniowy w zakresie obsługi samolotów turbośmigłowych typu An-24. Przed odlotem do Moskwy — pamiątkowe zdjęcie w porcie lotniczym na Okęciu (z prawej).

Z LISTÓW DO LOT-u

Z codziennej poczty, nadchodzącej do dyrekcji PLL LOT, wybraliśmy kilka listów, których fragmenty cytujemy poniżej.

„Polska Izba Handlu Zagranicznego uprzejmie dziękuje za udzielenie daleko idącej pomocy przez Oddział Towarowy na lotnisku Okęcie naszemu pracownikowi przy odbiorze przesyłki (orchidee), która była własnością Misji Handlowej Singapuru, przebywającej w Polsce".

„Ogólnopolski Komitet Współpracy Organizacji Młodzieżowych pragnie wyrazić serdeczne podziękowanie kierownictwu PLL LOT, pracownikom Biura Miejskiego przy ul. Waryńskiego 9 oraz obsłudze na lotnisku Okęcie za udzieloną pomoc w sprawnym zorganizowaniu przyjęcia i wyjazdów naszych gości — uczestników Europejskiego Spotkania Organizacji Członkowskich Światowej Federacji Młodzieży Demokratycznej. Jednocześnie pragniemy w imieniu naszych gości zagranicznych wyrazić podziękowanie za przekazanie im upominków firmowych PLL LOT".

„W sierpniu przewoziłem chorego syna z Sosnowca na Okęcie do samolotu na Paryż. Byłem bardzo zmartwiony i obawiałem się o to, jak sobie poradzę z dostaniem się do samolotu. Troski moje okazały się zbędne. Wszystkie kłopoty i czynności, związane z załadunkiem chorego na pokład samolotu, przejęli na siebie pracownicy LOT-u. Nie znam z nazwiska tych wszystkich wzruszająco życzliwych i uczynnych pracowników LOT-u. Pamiętam jedynie p. Mariana Kobrzyńskiego, który z niespotykaną energią załatwiał moje sprawy i pomagał innym pracownikom. Serdecznie gratuluję takich pracowników i proszę o wyrażenie im wyrazów mego uznania i gorących podziękowań. Dr. Tadeusz Krajewski, Sosnowiec".

A oto fragmenty listu, nadesłanego nam przez prezesa Aeroklubu Warszawskiego: „Składam Obywatelowi Dyrektorowi serdeczne podziękowania za udzielenie pomocy przy organizacji uroczystych obchodów, związanych z 40-leciem Aeroklubu Warszawskiego. Okazana pomoc pozwoliła na uświetnienie obchodów i nadanie im odpowiednio wysokiej rangi".

Kanadyjskie biuro podróży „Blazosek Travel Ltd." z Edmonton pisze do LOT-u: „Z wielką radością słuchaliśmy entuzjastycznych pochwał od naszych uczestników wycieczki za tak udaną imprezę. Wielki wkład w nią włożyły Polskie Linie Lotnicze. W imieniu uczestników i naszym serdecznie dziękujemy za wspaniałą pracę, idealną obsługę, która przyczyniła się do zwiększenia przyjemności, jaką otrzymali ludzie odwiedzający swój kraj. Mamy nadzieję, że nic nie przeszkodzi kontynuować nam dalszej współpracy i że następne wycieczki, organizowane z pomocą LOT-u będą równie atrakcyjne".

„Pragnę serdecznie podziękować załodze samolotu PLL LOT w składzie: ob. ob. Stępień, Krasowski, Wysocki, Szymczak, za przewiezienie lekarstw z Warszawy do Krakowa. Łączę wyrazy szacunku i życzę pomyślnych lotów miłej załodze. G. Mieszkowska, Warszawa".

Na warszawskim lotnisku Okęcie gościliśmy grupę uczniów z Lotniczych Zakładów Naukowych we Wrocławiu, którzy specjalizują się w dziedzinie silników samolotowych, mechanice przyrządów pokładowych oraz napędów pneumatycznych i hydraulicznych. Uczniowie zwiedzili Centralny Port Lotniczy na Okęciu i zapoznali się z pracą działów technicznych LOT-u. W programie wycieczki do Warszawy było także zwiedzanie miasta, oraz obejrzenie spektaklu operowego w Teatrze Wielkim. Uczniowie złożyli następnie kwiaty na grobie gen. Karola Świerczewskiego — patrona szkoły.

Na zdjęciu z prawej: Wrocławscy uczniowie przed samolotem Il-18 na warszawskim Okęciu.

PREMIERA FILMU

Na ekrany naszych kin wszedł nowy polski film przygodowy pt. „Paryż — Warszawa bez wizy", w reżyserii Hieronima Przybyła, z udziałem popularnych aktorów. W rolach głównych występują: Pola Raksa i Mieczysław Kalenik. Treścią filmu są przygody grupy pilotów w pierwszych miesiącach po wojnie, gdy wojsko pomagało w uruchamianiu komunikacji lotniczej. Znaczna część akcji toczy się na pokładach samolotów Polskich Linii Lotniczych LOT.

Na zdjęciu: Plakaty reklamujące nowy polski film przygodowy.

PTAKI STANISŁAWA BIAŁCZAKA

W poprzednim numerze „LOT NO-WIN" zamieściliśmy rozmowę ze Stanisławem Białczakiem z Frombork, artystą ludowym, który trudni się rzeźbieniem drewnianych ptaków. Dostarcza je następnie do Centrali Przemysłu Ludowego i Artystycznego, a otrzymane pieniądze przeznacza na podróże lotnicze po Polsce. „Latanie jest moją największą radością" — powiedział nam Stanisław Białczak przed wejściem na pokład LOT-owskiego samolotu An-24, którym udał się następnie z Warszawy do Gdańska.

Na naszym zdjęciu ptaki Stanisława Białczaka na tle nowoczesnego samolotu typu Il-18.

SERDECZNE ŻYCZENIA

Od czasu do czasu mamy przyjemność zamieszczenia na tym miejscu krótkich wiadomości z LOT-owskiej kroniki towarzyskiej. I tak oto nasza stewardessa Elżbieta Dwórnik zawarła ostatnio związek małżeński z artystą grafikiem Marianem Stachurskim. Również nasza koleżanka z Działu Reklamy i Wydawnictw PLL LOT — Elżbieta Sudoł poślubiła Bogdana Kielaka z Działu Akwizycji LOT-u. Obu młodym parom życzymy wiele szczęścia w życiu osobistym oraz sukcesów w pracy zawodowej.

Na zdjęciu: Elżbieta Sudoł i Bogdan Kielak w czasie ceremonii zaślubin.

ROZMOWY NA LOTNISKU

HENRYKA PETRYKOWSKIEGO spotkaliśmy w jednym z hangarów na warszawskim Okęciu. Wraz ze swą sześcioosobową brygadą pracował przy przeglądzie technicznym Ił-18.

— Powiadają, że technika samochodowa wciąga, potrafi pasjonować — i to chyba prawda, ale dla samolotów to już bez reszty można głowę stracić — mówi Henryk Petrykowski. — Wiem to zresztą po sobie. Pracę w PLL LOT rozpocząłem w 1946 roku jako uczeń. Najpierw uczęszczałem do trzyletniej szkoły mechaników silnikowych, prowadzonej przez nasze przedsiębiorstwo. I już wtedy wiedziałem, że nie popełniłem błędu wybierając ten właśnie zawód. Potem, już po zdobyciu kwalifikacji mechanika, poszedłem do wojska, do lotnictwa morskiego. Był to dalszy stopień specjalizacji, dobra szkoła dyscypliny zawodowej. Jako oficer powróciłem do LOT-u i objąłem brygadę mechaników silnikowych.

Wraz z kolegami wyjeżdżałem na szkolenie zawodowe do Związku Radzieckiego. LOT otrzymywał bowiem coraz to nowocześniejsze samoloty, musieliśmy je dokładnie poznać. Najpierw więc były Ily-14, potem turbośmigłowce Ily-18 i ostatnio popularne „Antki", czyli samoloty typu An-24. Wraz z doskonaleniem umiejętności zdawaliśmy trudne egzaminy przed państwową komisją i zdobywaliśmy licencje, uprawniające do samodzielnej obsługi technicznej poszczególnych typów samolotów.

W 1961 roku przez pięć miesięcy pracowałem na LOT-owskiej placówce w Berlinie. I to także był bardzo pożyteczny pod względem zawodowym okres; do moich zadań należała techniczna obsługa lądujących w Berlinie samolotów LOT-u, przygotowanie ich do dalszej podróży. Wielokrotnie też latałem w sprawach technicznych do portów zachodniej Europy.

Moja brygada liczy sześciu mechaników silnikowych. I choć jest duża rozpiętość wieku — od 22 do 40 lat — to jednak wiąże nas silne poczucie odpowiedzialności osobistej i zespołowej za wykonane przy samolotach prace. Nikt nie „ocygani", nie markuje roboty. Jeśli ktoś nie potrafi czegoś zrobić, przychodzi i mówi o tym otwarcie. Wie, jakie mogłyby być skutki, gdyby zamsuł robotę. A przecież wykonujemy już samodzielnie przeglądy samolotów po 25, 50 i 75 godzinach lotu.

Z satysfakcją obserwuję jak młodsi koledzy garną się do nauki. Mają ambicję zdobywania licencji, stałego uzupełniania wiadomości. A przecież już za parę miesięcy czeka nas nowe zadanie: opanowanie wszystkich tajników technicznej obsługi samolotów odrzutowych, które mają wejść na linie zagraniczne LOT-u. I znowu trzeba będzie przyłożyć się do nauki, znowu stanąć przed surową i wymagającą komisją egzaminacyjną, by zdobyć uprawnienia do obsługi jeszcze nowocześniejszych samolotów. A warto wiedzieć, że takie egzaminy powtarzają się co roku: co 12 miesięcy musimy odnawiać swoje licencje.

Nasze satysfakcje? Jest ich wiele. Wymienię najważniejsze. Oto doskonale rozumiemy się z załogami latającymi. Przyjemnie jest odczuwać ich zaufanie do naszej pracy. Poza tym wiele zadowolenia daje nam powrót w pełni sprawnego samolotu z dalekiego rejsu, gdy załoga jest uśmiechnięta i na pytanie: czy były jakieś usterki lub nieprawidłowości? — odpowiada przeczą-co...

NOTATNIK LOTU

Dla uczczenia 50 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej zespół redakcyjny „Biuletynu Informacyjnego Lotnictwa Cywilnego" opracował numer specjalny, poświęcony całkowicie problematyce lotnictwa cywilnego ZSRR. Znajdujemy w nim historię rozwoju i działalności radzieckiego AEROFŁOT-u, omówienie współudziału ZSRR w powojennej odbudowie komunikacji lotniczej w Polsce, bogaty zestaw liczb, ilustrujących transport lotniczy w ZSRR. Bardzo interesująco przedstawia się dział, zawierający opis najpopularniejszych konstrukcji lotniczych od znanych nam samolotów Il-14, An-24, Il-18 po najnowocześniejsze Il-62, Tu-144 i Tu-154. Osobny artykuł omawia porty lotnicze Moskwy. Na szczególną uwagę zasługuje staranność opracowania numeru, zarówno pod względem technicznym jak i tekstowym. Jest to miniaturowa encyklopedia wiedzy o lotnictwie cywilnym Kraju Rad.

*

Skandynawskie biura podróży szeroko rozreklamowały lotnicze wycieczki na bal sylwestrowy w Warszawie. W programie jest także zwiedzanie Krakowa i Wieliczki. Należy podkreślić, że PLL LOT przyznają zagranicznym turystom, przybywającym do Polski na zimowy wypoczynek, maksymalne zniżki. I tak np. podróż na bal sylwestrowy w Warszawie i wycieczka do Krakowa kosztuje ok. 120 dolarów w obie strony — gdy normalny bilet lotniczy na trasie Sztokholm — Warszawa — Sztokholm kosztuje 170,10 dolarów.

*

Biuro Turystyki Zagranicznej PTTK zorganizowało wycieczkę świąteczną i noworoczną do Jugosławii samolotami PLL LOT. Polscy turyści wypoczywać będą w Belgradzie i Dubrowniku. Również ORBIS zorganizował sylwestrową wycieczkę do Budapesztu i Bukaresztu — podróż samolotami LOT-u.

NOWINY

REKORDOWE PRZEWOZY

Przewozy pasażerskie przez Północny Atlantyk wzrosły w ciągu ubiegłego lata o 19,1 proc, a towarowe o 12 proc. w sotsunku do lata 1966 roku. W okresie 6 miesięcy, a więc od 1 kwietnia do 30 września br., samoloty towarzystw należących do IATA i obsługujących północnoatlantycki szlak powietrzny przewiozły ogółem 3 366 536 pasażerów, w tym w klasie ekonomicznej 3 159 048 i w pierwszej 207 492. W tym samym okresie przewieziono 113 307 294 kg frachtu i 16 051 161 kg poczty. Dodajmy, że przewozy pocztowe wzrosły latem br. o 13,7 proc.

W omawianym okresie towarzystwa członkowskie IATA wykonały 40 412 lotów rozkładowych nad Północnym Atlantykiem, w tym 3 722 wyłącznie towarowych. Ilość oferowanych miejsc pasażerskich wzrosła o 23,6 proc., a przeciętny wskaźnik załadowania wynosił 64,6 proc. (wzrost o 2,5 proc.).

KONFERENCJA W MANILI

W dniach od 4 do 8 grudnia br. odbyła się w Manili na Filipinach 23 z kolei doroczna konferencja dyrektorów naczelnych towarzystw lotniczych, należących do IATA. Wzięło w niej udział ok. 250 delegatów spośród 80 krajów. PLL LOT, które należą do IATA od 1931 roku, reprezentowane były na konferencji przez dyrektora inż. Jana Zwierzyńskiego oraz kierownika Działu Taryf i Przepisów IATA — Wacława Krysiaka.

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński (21) Władysław Pawelec (1)

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT Dział Reklamy i Wydawnictw. Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel 22-30-21, wewnętrzny 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładku do numeru 51 (858) z dnia 17. XII. 1967 r. „Skrzydlatej Polski".